

MÉMOIRE RELATIF AU PLAN DE DÉVELOPPEMENT DE MONTRÉAL

PRÉSENTÉ PAR :

le Comité de revitalisation urbaine intégrée du quartier Saint-pierre (CRUISP) ;
la CDEC LaSalle-Lachine ;
et le Groupe de recherche appliquée en marcoécologie (GRAME).

COMITÉ DE RÉDACTION :

Marie-Hélène Bolduc
Henri Chevalier
Frédérique Gagné-Thibault
Phédia Gottot
David Marshall
Aude Mary
Valentina Poch
Romain Rastouin

Dans le cadre de la consultation de [l'Office de consultation publique de Montréal](#)

Septembre 2013



INTRODUCTION	3
PRÉSENTATION DES ORGANISMES	4
La CDEC LaSalle-Lachine	4
Le Comité de revitalisation urbaine intégrée du quartier Saint-Pierre	4
Le Groupe de recherche appliquée en macroécologie	4
L'ARRONDISSEMENT DE LACHINE DANS LE GRAND MONTRÉAL	5
Un arrondissement enclavé	5
Un territoire avec une forte cohésion sociale	6
NOTRE VISION DU PLAN DE DÉVELOPPEMENT DE MONTRÉAL ET DE SES GRANDES ORIENTATIONS	7
1. La vision de développement	7
1.1. Vivre et grandir à Montréal	7
- Vivre à Montréal : vivre dans les quartiers !	7
- L'accessibilité à une saine alimentation	9
- Le logement	10
- L'immigration et la situation de l'interculturel dans l'arrondissement Lachine	12
- Le potentiel touristique et culturel	14
1.2. Travailler et étudier à Montréal	15
- Des parcs industriels importants	15
- L'activité commerciale à Lachine	16
- Étudier à Lachine	19
1.3. Aménager la ville	20
- Lachine Est	20
- Meadowbrook	21
- L'agriculture urbaine	22
- Ilots de chaleur	24
2. Agir sur la ville - Plan d'action municipal 2013-2017	26
2.1 Renforcer le leadership de Montréal à titre de métropole	26
2.2 Améliorer la qualité de vie des collectivités dans les quartiers	26
- L'Approche Territoriale Intégrée	26
- Les Tables de développement social local	27
- La Revitalisation urbaine intégrée	28
- Des quartiers défavorisés à surveiller	29
o Saint-Pierre	29
o Duff-Court	30
o Lachine Est	30
2.3 Accroître l'utilisation du transport collectif et actif	31
2.4 Moderniser les infrastructures et investir dans la qualité du domaine public	33
- L'échangeur Saint-Pierre	33
- Le camionnage	34
3. Le cadre financier	35
CONCLUSION	37

INTRODUCTION

À quelques semaines des élections municipales, le Plan de développement de Montréal est une occasion formidable pour la grande métropole québécoise, plus grande ville francophone d'Amérique du nord, et ses 19 arrondissements, de revoir ses façons de faire pour célébrer son 375^{ème} anniversaire, en 2017, alors que Lachine célébrera elle son 350^{ème}.

Nous tenons à souligner la qualité et le contenu du Plan de développement de Montréal, ainsi que les efforts qui y ont été investis afin d'en faire un document complet qui propose une réelle vision pour le Montréal de Demain. Nous appuyons cette démarche qui consiste à faire de Montréal une ville où il fait bon vivre et qui a pour objectif d'améliorer la qualité de vie des Montréalais.

Nous tenons aussi à saluer cette consultation que nous trouvons très intéressante, autant pour sa démarche démocratique, inclusive et enrichissante, que pour l'opportunité que cela donne à notre territoire lachinois de contribuer à cette vision.

En effet, nous croyons que le statut d'ancienne ville et d'arrondissement de périphérie de Lachine, de même que son identité unique d'entrée/sortie de ville, de quartier bordant le Canal de Lachine ou encore de berceau du patrimoine industriel canadien, viendra nourrir cette vision de Montréal et sera un atout certain pour le Montréal de demain.

PRÉSENTATION DES ORGANISMES

La CDEC LaSalle-Lachine

La CDEC LaSalle-Lachine est une organisation à but non lucratif (OBNL) qui intervient en faveur du développement économique et social des arrondissements de LaSalle et de Lachine à Montréal. Sa mission est 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. Son système de valeurs repose sur des principes tels que l'ouverture aux autres, le respect de la dignité humaine, le respect de l'environnement, la solidarité, la transparence et la démocratie. Dans sa vision, la CDEC LaSalle-Lachine veut, en partenariat avec les ressources existantes, participer activement à trouver des réponses adéquates aux différents besoins socio-économiques du milieu.

Ses objectifs généraux sont de :

- favoriser le partenariat pour mieux relever ensemble les défis liés au développement de la communauté dans un esprit de complémentarité et de solidarité plutôt que de compétition et de concurrence ;
- faciliter les échanges et la concertation entre les différents partenaires des milieux socio-économiques, de l'éducation et des entreprises ;
- appuyer le développement de la main-d'œuvre en assurant le soutien des personnes vers l'intégration en emploi.

Le Comité de revitalisation urbaine intégrée du quartier Saint-Pierre (CRUISP)

Fondé en 2004, le Comité de revitalisation urbaine intégrée du quartier Saint-Pierre (CRUISP) a pour mission de susciter, coordonner et faciliter la mise en œuvre des initiatives, activités et projets susceptibles d'avoir pour effet la revitalisation urbaine intégrée du quartier Saint-Pierre, notamment par une contribution en ressources humaines, financières ou matérielles issues des subventions, des legs et d'autres apports. Les valeurs qui guident l'organisme sont la mobilisation et la participation des citoyens; l'accueil, l'écoute et le respect; la diversité et l'ouverture à tous; la vision à long terme; la bonne humeur et la convivialité; l'implication des partenaires; la concertation; la qualité de vie et le souci de l'environnement; et la recherche de projets rassembleurs.

Le Groupe de recherche appliquée en macroécologie (GRAME)

Le Groupe de recherche appliquée en macroécologie (GRAME) est un organisme de recherche voué à la promotion du développement durable et à la protection de l'environnement en tenant notamment compte du long terme et des enjeux globaux, dont celui des changements climatiques.

Depuis son installation à Lachine en 1998 le GRAME a ajouté une importante dimension communautaire à sa mission et l'obtention du programme Éco-quartier Lachine est venu consolider les efforts déployés à Lachine.

L'ARRONDISSEMENT DE LACHINE DANS LE GRAND MONTRÉAL

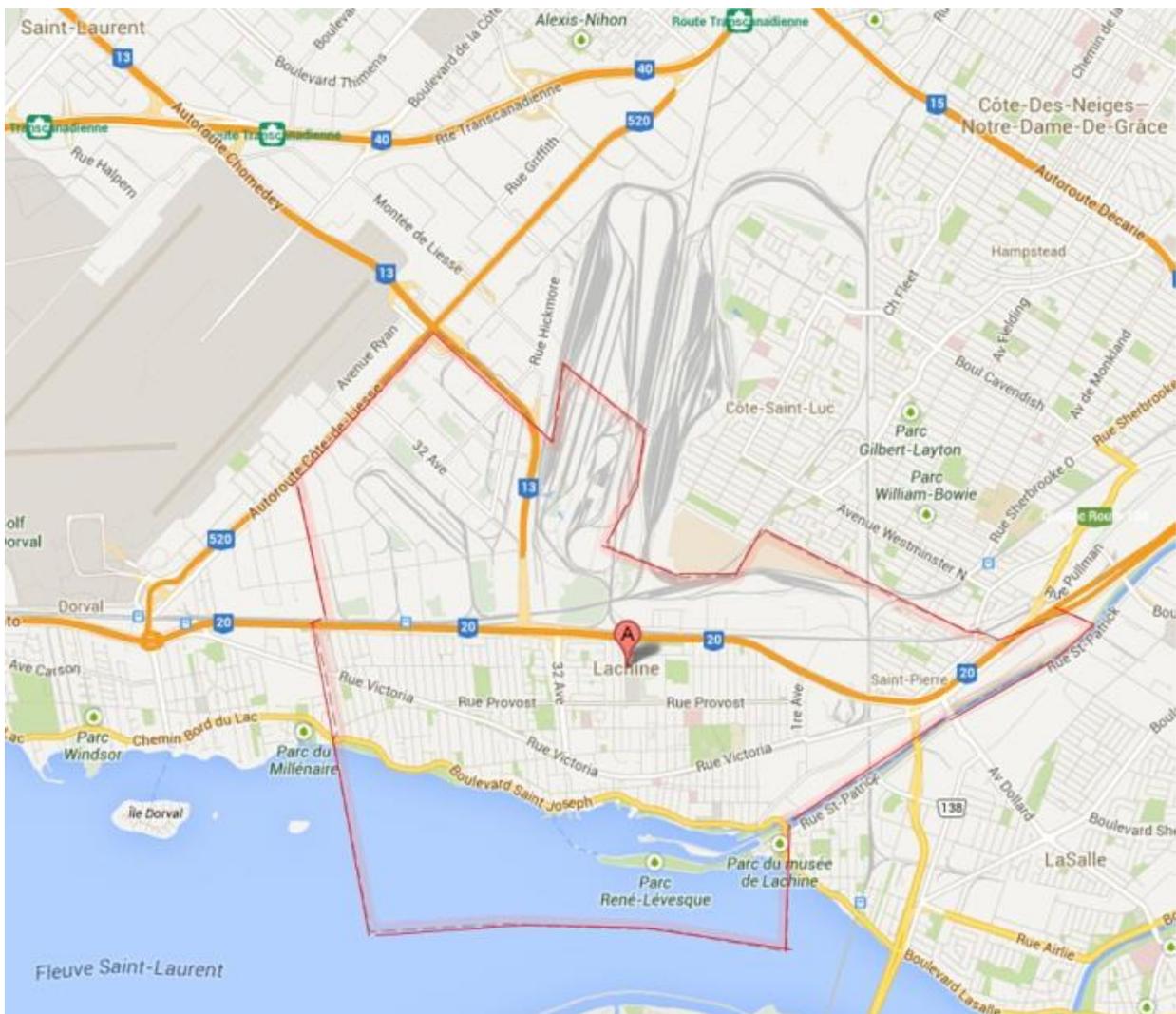
Un arrondissement enclavé

Ancienne ville fusionnée à Montréal en 2002, l'arrondissement de Lachine présente la particularité d'être un quartier enclavé constitué de plusieurs secteurs eux-mêmes enclavés et ayant chacun leur identité et leurs défis propres.

En plus d'être ceinturé par le Canal de Lachine au Sud, l'Autoroute 520 au Nord, l'aéroport Pierre-Elliott Trudeau à l'Ouest et l'Autoroute 40 à l'Est, l'arrondissement Lachine est divisé par l'Autoroute 20 d'Est en Ouest et par l'Autoroute 13 du Nord au Sud.

Il est frontalier avec l'arrondissement de LaSalle au Sud-Est et avec la Ville de Dorval à l'Ouest. Territoires avec lesquels il partage des services comme le Centre de Santé et de Services Sociaux, le Centre Local d'Emploi, ou certains services communautaires.

Lachine est également frontalier avec l'arrondissement de Saint-Laurent, et les villes de Côte-Saint-Luc et de Montréal Ouest au Nord.



Lachine compte 41 616 habitants, ce qui représente 2,5 % de la population de la Ville de Montréal. L'arrondissement est divisé en 3 districts plus ou moins égaux en termes de population. District du Canal : 35% de la population. District J.-Émery-Provost : 30% de la population. District Fort-Rolland : 34% de la population¹. Toutefois, les enjeux diffèrent d'un district à l'autre et certains quartiers sont particulièrement à surveiller, tant pour leurs enjeux sociaux, que pour leur potentiel économique ou encore pour leur futur développement. Parmi eux, le secteur de Lachine Est, celui de Duff-Court, et le quartier Saint-Pierre feront l'objet d'analyses plus précises dans ce mémoire.

Un territoire avec une forte cohésion sociale

Lachine peut se targuer d'être un territoire ayant une forte cohésion et une concertation étroite avec les organismes du milieu. Les consultations, le partenariat et la complémentarité entre les intervenants sont des actions couramment utilisées pour assurer la réalisation de projets de développement, comme ce fût le cas pour la rédaction de ce mémoire.

¹ Montréal en statistiques, Division de la planification urbaine, Direction de l'urbanisme et du développement économique, Service de la mise en valeur du territoire.

NOTRE VISION DU PLAN DE DÉVELOPPEMENT DE MONTRÉAL ET DE SES GRANDES ORIENTATIONS

Depuis plusieurs mois déjà, et particulièrement à quelques semaines des élections municipales, la question de « quelle vision pour Montréal » revient souvent dans l'actualité. Nous croyons que le Plan de développement de Montréal est une opportunité unique de tenter de répondre à cette question. Nourrit par cette consultation, et par les différents acteurs œuvrant au niveau local, il ne s'agira pas de la vision d'un candidat ou d'un parti, mais bien de celle d'une communauté, de la communauté Montréalaise qui vit et s'exprime à travers ses différents quartiers.

Le Plan de développement se doit d'être une proposition de solution Montréalaise pour faire de Montréal une ville où il fait « bon vivre ». Nous croyons que le développement de Montréal doit se faire de façon homogène et passer par le développement de ses quartiers.

Une vision se doit d'être globale, inclusive et ambitieuse. Cette ambition passe souvent par une volonté politique. Nous croyons donc que le Plan de Montréal doit servir à orienter les priorités de la Ville de Montréal, notamment au niveau urbanistique, à poser les balises de ce en quoi nous voulons collectivement investir dans les prochaines années, et comment le faire.

1. La vision de développement

1.1. Vivre et grandir à Montréal

Vivre à Montréal : vivre dans les quartiers !

Constats

Le plan de développement (PDM) de Montréal souligne que l'un des atouts de Montréal est sa dimension à échelle humaine. Soutenir le développement des quartiers de Montréal c'est renforcer la dimension humaine de Montréal et s'appuyer sur cet atout pour maximiser le potentiel de la métropole.

Le PDM souligne la volonté de renforcer l'identité de Montréal. L'identité de Montréal est multiple. Sa richesse passe par des quartiers singuliers qui apportent chacun leur couleur à une ville diversifiée et unique du fait de cette diversité, à commencer par son caractère bilingue. Les différents quartiers de Montréal ont plusieurs choses à offrir que le centre-ville ne possède pas, notamment d'un point de vue culturel et touristique.

D'un point de vue économique, le centre-ville est essentiellement actif dans le secteur tertiaire tandis que plusieurs secteurs ne peuvent être développés qu'en périphérie.

Le centre-ville de Montréal est le bassin économique du Québec, toutefois en termes de population et de cadre de vie son potentiel est limité et pourrait rapidement arriver à saturation. Développer Montréal c'est développer ses quartiers.

L'ensemble des différents quartiers de Montréal ont eux aussi des atouts et un potentiel évident pour ce qui est de leur développement économique, touristique, culturel, d'emploi, etc.

Le développement d'une ville qui se veut moderne se doit d'inclure les dimensions sociales et environnementales. Le développement local est une approche qui permet d'inclure ces deux dimensions et d'avoir un impact direct sur la qualité de vie des citoyens.

Le centre-ville est saturé à plusieurs égards, principalement pour ce qui est de la circulation. Développer les quartiers, notamment d'un point de vue économique et d'emploi, permettrait de désengorger le centre-ville.

Chaque développement fini par atteindre son plein potentiel et par arriver à saturation à un moment donné. Investir dans les quartiers de Montréal c'est retarder l'atteinte de ce point de saturation presque atteint au centre-ville et décupler le potentiel de développement de Montréal dans son ensemble.

Les quartiers en périphérie, comme c'est le cas pour Lachine, constituent les portes d'entrée pour Montréal et sont en quelques sortes les premiers ambassadeurs de Montréal. En effet, que l'on soit touriste ou immigrant, ces quartiers sont souvent le premier contact avec Montréal, ils se doivent d'être accueillants, tant d'un point de vue du paysage urbain, de l'offre culturelle et touristique, que du logement ou des possibilités professionnelles.

Offrir une qualité de vie aux Montréalais c'est aussi réduire le temps de transport. En développant l'offre disponible dans les quartiers en termes de logement, d'emploi et de services, cela permettrait aux résidents de ces quartiers de ne pas avoir à sortir de leur quartier systématiquement et d'ainsi diminuer leur temps de déplacement, en plus de désengorger les grands axes.

Créer des emplois de proximité c'est aussi permettre aux travailleurs de choisir les transports actifs pour leurs déplacements.

Réduire le temps de transport d'un travailleur, et ce sur un parcours local, c'est lui donner l'opportunité de faire des achats locaux lors de ses déplacements et d'investir le temps économisé au sein de son foyer pour préparer des repas santé ou accompagner ses enfants dans leur développement. Créer des emplois dans les quartiers c'est donc investir aussi dans la santé des Montréalais.

Recommandations

- Favoriser la vie de quartier en investissant massivement pour développer les quartiers de Montréal ;
- Renforcer l'identité de Montréal en soutenant le développement et l'expression de l'identité de chacun de ses quartiers afin d'en faire une ville vivante, diversifiée et dense;
- Favoriser l'Approche Territoriale Intégrée dans le développement de Montréal (voir la section consacrée à ce sujet en page 26) ;

- Analyser le potentiel économique de chaque quartier en fonction de ses spécificités et investir localement selon ce potentiel ;
- Créer des emplois locaux, c'est-à-dire dans les quartiers, pour réduire le temps de transport des Montréalais et encourager le transport actif, l'achat local, l'alimentation saine, et ainsi désengorger le centre-ville et contribuer à la santé et à l'amélioration de la qualité de vie des Montréalais ;
- Miser sur le développement local et la décentralisation. Le développement durable c'est acheter local mais aussi travailler local.

L'accessibilité à une saine alimentation

Constats

Au Québec, la proximité représente le premier critère des consommateurs dans le choix d'un magasin d'alimentation².

Le territoire lachinois étant étendu, les distances importantes qu'ont à parcourir les populations de ces secteurs défavorisés, combiné à l'enclavement et à l'offre de transport en commun restreinte à Lachine, réduisent considérablement l'accessibilité des populations marginalisées aux aliments sains.

Par ailleurs, la Direction de santé publique estime que pour accéder à une saine alimentation la distance à parcourir à pied doit être inférieure à 500 m. Cet indice n'est pas atteint dans de nombreux secteurs défavorisés de Lachine. Ces secteurs sont situés dans des déserts alimentaires ou dans des secteurs caractérisés par une faible accessibilité aux fruits et légumes³.

Pour tenter de remédier à ce problème, plusieurs projets ont été mis sur pied pour répondre aux besoins des citoyens en sécurité alimentaire, dont la création du Marché Saint-Pierre en 2006.

Malgré les projets en cours, ces initiatives ne sont pas suffisamment connues des citoyens. De plus, les distances à parcourir pour se procurer un panier frais sont importantes et ne répondent pas au besoin de proximité. Il reste encore beaucoup de travail à réaliser pour que chaque personne ait accès à une alimentation saine et variée.

Recommandations

- Augmenter l'indice d'accessibilité à une saine alimentation en priorisant les secteurs défavorisés;
- Rapprocher les services et les points de vente des aliments sains des citoyens (distance à pied < 500 m);
- Déployer des ressources pour faire connaître les points de vente à la population.

² Direction de santé publique, Agence de la santé publique et des services sociaux de Montréal. Les disparités dans l'accès à des aliments sains à Montréal ; Une étude géomatique ; septembre 2006, p.2

³ Agence de la santé et des services sociaux de Montréal, les disparités dans l'accès à des aliments sains à Montréal, Le CSSS de LaSalle-Lachine-Dorval, 2007

Logement

Constats

La situation du logement à Montréal est un enjeu important du fait que celui-ci est constamment en mutation et très peu régulé. Effectivement, les logements sont de moins en moins abordables et le parc locatif n'augmente quasiment pas, ce qui illustre bien l'importance de l'enjeu. À titre d'exemple, à Montréal, le prix d'un 4½ moyen augmente de 3% par année, ce qui est bien au-delà de l'inflation qui plafonne à 1,9% pour la même période⁴.

Aussi, le problème qu'ont les familles à accéder à des logements convenables en ville est un autre défi vécu dans la métropole qui nécessitera une réflexion approfondie et l'élaboration d'une série d'actions concrètes de la part de la Ville de Montréal. Toutefois, la hausse drastique des loyers montréalais est directement liée à cette pénurie de logements issue d'une crise qui perdure depuis plus de douze ans maintenant.

Si Montréal vit une croissance immobilière soutenue, elle se fait au détriment des locataires. En effet, les promoteurs misent uniquement sur la construction d'unités possédées en copropriété, car celles-ci sont sujettes à une demande en forte croissance et permettent un rendement sur l'investissement plus rapide. Cela fait donc plusieurs années déjà qu'il n'est apparemment plus rentable pour le secteur privé d'investir dans la construction d'unités locatives ce qui entraîne sa rareté. Or, le secteur public s'est également désinvesti au milieu des années 90 avec l'arrêt du programme fédéral de construction d'habitations à loyers modiques (HLM). Le logement abordable et social ne jouit plus aujourd'hui d'un très grand support. Si une partie de la classe moyenne arrive à accéder à la propriété grâce aux condominiums, ce n'est pas le cas du reste des Montréalais économiquement défavorisés qui voient leur situation s'aggraver.

À Lachine, près du tiers des ménages locataires (32 %) consacrent une part élevée de leur revenu au loyer (plus de 30 %) et environ 10,5% des ménages présentent un taux d'effort supérieur à 50%. Cela limite la satisfaction d'autres besoins de base pour ces personnes à faible revenu, notamment relatifs à l'alimentation, et pose ainsi des problèmes de santé publique⁵. Si le marché foncier est dorénavant confié aux intérêts privés, certaines mesures de contrôle ont été mises en place dans les dernières années.

La Ville de Montréal s'est ainsi dotée d'une stratégie d'inclusion de logement abordable qui vise à promouvoir la mixité dans l'offre de produit résidentiel. Que ce soit en matière de logements sociaux et communautaires, logements locatifs et propriétés abordables, la stratégie cherche à atteindre l'objectif des 30% imaginé au Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal. L'arrondissement peut choisir d'appliquer cette stratégie et assujettir le promoteur d'un projet de plus de 200 unités à réserver jusqu'à 30% de celles-ci pour du logement abordable.

L'arrondissement peut également se constituer un fonds de contribution à la stratégie dans lequel, selon l'issue des négociations des modalités, le promoteur devra contribuer afin de soutenir la démarche d'inclusion. Toutefois, il ne s'agit pas d'une politique ferme, mais d'un document d'intentions, qui édicte les bonnes pratiques en la matière, ce qui laisse encore une trop grande

⁴ Logement 2011 : Marché locatif et spéculation, IRIS, juin 2011

⁵ Analyse territoriale 2012, Lachine, Centraide

latitude aux arrondissements qui ont le choix de s'y conformer ou non, même si certains d'entre eux décident de pousser encore plus loin.

Il existe également certains programmes de subvention, AccèsLogis et Logement abordable Québec, mais il s'agit de programmes assez limités qui ne répondent pas toujours à la demande.

Pour pallier au vide qu'à laisser la fin du programme de HLM de la SCHLD, des initiatives alternatives au marché privé existent et tendent à prendre de l'expansion à Montréal, tel que le modèle des coopératives, celui des OBNL ou celui des logements publics subventionnés (non-HLM). Toutefois, les coopératives vivent parfois des problèmes de gestion, et requièrent à ce moment-là un monitoring externe pour contrecarrer le désinvestissement éventuel des membres. Le modèle du logement communautaire, sous forme d'OBNL avec quelques unités subventionnées par les programmes d'état, semble être un modèle fonctionnel.

Recommandations

- Conserver et consolider la réserve foncière de la Ville de Montréal afin d'y développer des projets à l'extérieur de la logique foncière inéquitable actuelle, où elle pourra encourager le développement d'unité locative, social et abordable ;
- Formuler une politique claire pour Montréal, issues des intentions énoncées dans la stratégie d'inclusion, notamment en ce qui a trait à la mixité sociale des quartiers et à la préservation d'un parc locatif abordable et de bonne qualité ;
- Lors de la construction de nouveaux projets immobiliers sur son territoire, appliquer plus sérieusement la stratégie d'inclusion et le fonds de contribution ;
- Mettre l'accent sur la rétention des ménages avec enfants, avec la subvention d'unités à plusieurs chambres (5½ et plus) ;
- Agir rapidement afin de conserver la classe moyenne et contrer l'exode en couronnes Nord et Sud, en offrant une alternative intéressante dans les quartiers urbains et centraux;
- Moduler les règles en matière de densités minimales compte tenu de la diversité et de la complexité des différents paysages urbains montréalais. Faire en sorte qu'une analyse locale des densités permises soit mise de l'avant, afin de respecter la spécificité de chaque quartier ;
- Respecter la vision de développement dans le sens où elle entend augmenter significativement l'offre en logement abordable et social pour les familles, les aînés et les personnes en situation précaire ;
- Faire respecter les moratoires et resserrer les règles en matière de conversion des logements locatifs en condominium ;
- Tel qu'annoncé au plan de développement, miser sur la restructuration des milieux de vie défavorisés avec une attention particulière portée sur le logement, en concentrant les interventions et les investissements sur une démarche de revitalisation intégrée et concertée.

L'immigration et la situation de l'interculturel dans l'arrondissement Lachine

L'immigration, l'intégration des nouveaux arrivants et la dynamique plus particulière de la cohabitation interculturelle, réalités complexes et en constante évolution, sont plus que jamais au cœur des préoccupations de l'ensemble des pays d'immigration. Depuis près de deux siècles, des vagues successives d'immigrants se sont installées dans les divers quartiers de la ville, contribuant à en façonner l'identité. Essentiellement européens jusque dans les années 1970, les courants migratoires sont devenus de plus en plus diversifiés. Aujourd'hui, à l'image de ce qui se passe dans l'ensemble des grandes métropoles, Montréal accueille des citoyens provenant de tous les continents.

Bien sûr, Lachine n'échappe pas à ce constat. L'arrondissement a d'ailleurs connu un accroissement très important de sa population immigrante depuis 2001 avec une augmentation de 38,7%, et de 79,5% pour les résidents non permanents⁶.

On compte à Lachine près de 17% d'immigrants, installés uniformément sur le territoire. Plus précisément, environ 4% de la population est issue de l'immigration récente (personnes arrivées depuis 5 ans ou moins). Aussi, on compte 14% de minorités visibles dont 42% de Noirs, principalement recensés dans les quartiers Duff-Court et Saint-Pierre. Parmi les autres groupes de minorités visibles, les Asiatiques et Sud-Est Asiatiques sont quant à eux principalement représentés dans le secteur Lachine-Est⁷.

Les immigrants venus d'Europe comptent pour moins de 20 % de la population immigrante de Duff-Court et de Saint-Pierre. Dans ces secteurs, ce sont les personnes nées aux Antilles ou aux Bermudes qui sont fortement représentées, comptant pour le cinquième de tous les immigrants. Dans Duff-Court, les immigrants nés en Afrique sont aussi très présents (34 %). Plus récemment, on a recensé de plus en plus de Maghrébins, tant dans Lachine Est que dans le quartier Saint-Pierre⁸. La provenance des immigrants à Lachine est donc très différente selon les quartiers.

Constats

- Comme l'ensemble des immigrants Montréalais, la population immigrante de Lachine présente des taux de chômage plus élevés que ceux des résidents nés au Canada ;
- Les employeurs sont frileux quant à embaucher de nouveaux arrivants ;
- On constate une insuffisance de services desservant les personnes immigrantes, spécifiquement les demandeurs d'asile ou réfugiés, et de services en employabilité pour les nouveaux arrivants non qualifiés ;
- Méconnaissance des services et des ressources locales disponibles par les personnes immigrantes ;

⁶ Donnée sociodémographiques issues du *Portrait de la population du territoire Dorval-Lachine-LaSalle 2009*, Centre de santé et de services sociaux de Dorval-Lachine-LaSalle.

⁷ *ibid.*

⁸ *ibid.*

- Manque de services dédiés à l'accompagnement et l'interprétation dans diverses institutions ;
- Manque de services-conseils en procédure d'immigration pour les personnes en attente de leur statut de réfugié ou de résident permanent ;
- Manque de services en orientation professionnelle également constaté pour la population immigrante ;
- Manque d'arrimage entre l'étape de francisation et celle des services en employabilité ;
- Le milieu a également observé un manque de points de services en francisation et un défi quant à la flexibilité des horaires ;
- Inadéquation entre les besoins et l'offre de service en termes d'approche de l'apprentissage du français;
- Plusieurs intervenants notent également un problème d'analphabétisme dans la langue d'origine des personnes, rendant l'accès à l'apprentissage du français encore plus problématique;
- Difficultés à rejoindre les nouveaux arrivants, malgré tous les services offerts, la promotion des services aux nouveaux arrivants est à améliorer ;
- Manque de financement pour les projets destinés à cette clientèle;
- Le désenclavement du quartier Saint-Pierre et la mise en lien des résidents avec les ressources de Lachine est également un enjeu de taille. Toujours dans Saint-Pierre, un défi de sensibilisation à la diversité sociale et culturelle et de rapprochement entre nouveaux arrivants et population anciennement établie a été identifié.

Recommandations

- Soutenir financièrement les initiatives de sensibilisation et d'accompagnement des entreprises à l'embauche et la rétention des personnes immigrantes, notamment des initiatives visant à soutenir les employeurs en cas d'incompréhension, voire de conflit, interculturel (différent des conflits de travail) ;
- Augmenter les points de services du MICC comme services de première ligne au niveau local, et non régional ;
- Soutenir financièrement les initiatives visant à former les intervenants locaux (sur les différents statuts d'immigration, les différents parcours migratoires, l'intervention interculturelle, etc.) ;
- Systématiser des niveaux supérieurs de francisation "professionnalisante", avec des cours adaptés aux différents secteurs d'emploi ;
- Travailler de manière plus spécifique avec les jeunes de 2^{ème} génération d'immigrants nés ici et pour lesquels il n'existe aucun programme spécifique alors qu'ils vivent souvent de grandes difficultés d'adaptation culturelle (ne savent pas où se situer entre les deux cultures) et des conflits intergénérationnels au sein de leur propre famille ;
- Soutenir les organismes dans leurs démarches d'accès et de communication auprès des nouveaux arrivants : instaurer un service d'accueil et de bienvenue avec accompagnement dans les premiers mois d'installation dans chaque arrondissement (du type bureau d'accueil);

- Supporter les bibliothèques afin qu'elles deviennent des lieux de soutien et d'accueil aux immigrants. La bibliothèque est reconnue comme étant l'un des premiers lieux d'accès à la vie sociocommunautaire québécoise pour les nouveaux arrivants. Elle est donc déjà un point central d'information et de référence pour ces populations à exploiter;
- Harmoniser les calendriers de dépôt de projets dans les différents ministères et institutions gouvernementales afin de favoriser des projets d'envergure, d'assurer une intervention globale et de résoudre le problème de la continuité des services.

Le potentiel touristique et culturel

Constats

Les secteurs touristiques et culturels sont ici intrinsèquement liés puisqu'ils se rapportent tous deux à ce qui définit l'identité d'un quartier, qu'il s'agisse de l'aspect patrimonial, architectural, géographique, des institutions muséales ou artistiques, etc.

Vecteur de cohésion social, ciment pour la vitalité du quartier et base pour un ancrage local du développement, le déploiement du potentiel culturel des quartiers de Montréal est non seulement souhaité et souhaitable, mais il représente un avantage certain que n'ont pas toutes les grandes villes.

Tel que démontré par le CLD Lachine Affaire et la CDEC LaSalle-Lachine dans leur mémoire soumis à la Commission sur la culture, le patrimoine et les sports de la Ville de Montréal le 19 octobre 2011, le potentiel culturel et touristique de l'arrondissement Lachine est indéniable et constitue un atout incontournable pour le développement économique et social du quartier.

Parmi ces atouts citons :

- Lachine est une entrée de ville ;
- Lachine se situe sur le bord de l'eau, à l'embouchure du Canal de Lachine jusqu'au lac Saint-Louis. Le boulevard Saint-Joseph y longe le bord de l'eau sur plusieurs kilomètres ;
- Lachine possède un important patrimoine archéologique, historique et industriel ;
- Lachine possède déjà plusieurs événements et infrastructures culturels.

Toutefois, « l'apport du quartier culturel au développement économique et social de Lachine sera tributaire des moyens que nous nous donnerons pour assurer la cohésion des divers éléments qui le composent et pour tisser des liens serrés avec la population lachinoise dans son ensemble⁹. »

⁹ « Le quartier culturel de Lachine », mémoire soumis à la Commission sur la culture, le patrimoine et les sports de la Ville de Montréal le 19 octobre 2011, par le CLD Lachine Affaire et la CDEC LaSalle-Lachine <http://cdec-lasallalachine.ca/tiki-index.php?page=Publications+du+R%C3%A9seau+des+CDEC>

Recommandations

- Prendre en considération les recommandations faites dans le cadre de la consultation publique sur les quartiers culturels ;
- Utiliser la culture¹⁰ comme levier de développement économique et social ;
- Tout comme cela est fait au centre-ville, investir dans le potentiel touristique et culturel des quartiers ;
- Développer l'accès aux berges et ainsi rendre l'eau accessible aux Montréalais par des investissements massifs et le remodelage des rives et des infrastructures.

1.2. Travailler et étudier à Montréal¹¹

En 2013, l'arrondissement de Lachine compte 1 390 entreprises et 26 224 emplois.

Près de 65 % des emplois recensés sont liés au secteur manufacturier, au commerce de gros et à l'industrie du transport et de l'entreposage. Lachine accueille près de 80 entreprises filiales d'entreprises étrangères, lesquelles comptent parmi les employeurs les plus importants de l'arrondissement, telles que Rolls Royce, UPS, etc. Toutefois, la majorité des entreprises sont des PME comptant entre 5 et 50 employés. Les travailleurs autonomes constituent un phénomène en émergence à Lachine.

Les secteurs de la fabrication, du transport et de l'entreposage totalisent en 2013 près de 6 emplois sur 10 à Lachine et regroupent près du tiers des entreprises du territoire. Quant au secteur des soins de santé et assistance sociale, il compte pour près de 10 % des emplois de Lachine, et embauche plus de 2 200 personnes. Le commerce de détail emploie près de 1 300 personnes réparties dans 173 entreprises et les services professionnels, scientifiques et techniques emploient un peu plus de 1 000 personnes.

Toutefois, les horaires atypiques de plusieurs entreprises et la spécialisation des domaines d'intervention de certaines font en sorte que les stratégies développées pour le recrutement de la main-d'œuvre se doivent d'être pointues. En outre, le recrutement de personnel hautement spécialisé demeure difficile. Pour de nombreuses entreprises, la relève entrepreneuriale constitue également un défi de taille. À Lachine, comme ailleurs, il y a beaucoup de besoins en matière de formation intergénérationnelle et en prévision des départs à la retraite des travailleurs au cours des prochaines années.

Des parcs industriels importants¹²

L'activité industrielle de Lachine est localisée principalement sur trois grands secteurs : le Vieux-Lachine et les abords du canal, le secteur au Nord de l'Autoroute 20 et le secteur Norman.

¹⁰ Comprendre ici la « culture » au sens large

¹¹ Les données citées dans cette partie sont issues du Plan d'action local pour l'économie et l'emploi de Lachine 2012-2015, CLD Lachine Affaires

¹² Ibid

Constats

- Le Vieux-Lachine et les abords du canal, un secteur en requalification :
Ancien parc industriel très actif au début du XX^{ème} siècle et caractérisé par la présence de l'industrie lourde, ce secteur comprend maintenant 78 entreprises et 1 128 emplois. La proximité du canal de Lachine, conjuguée au déclin de l'industrie lourde, font en sorte que l'arrondissement favorise la requalification de ce parc industriel. Divers projets de développement immobilier sont présentement planifiés à moyen terme. La reconversion du secteur industriel Est en zone de développement résidentiel est amorcée. Le site de la Jenkins est décontaminé, prêt à accueillir un projet de développement résidentiel et certains sites aux abords du canal de Lachine sont présentement à l'étude pour favoriser leur conversion.
- Le secteur au nord de l'Autoroute 20 :
Développé dans les années 1970, ce parc industriel est maintenant arrivé à maturité. En 2013, cette zone compte 335 entreprises et 11 581 emplois. Sa proximité au réseau autoroutier supérieur et à l'Aéroport international Pierre-Elliott Trudeau en font un site de choix. Le taux d'inoccupation de ce territoire est relativement faible.
- Le secteur Norman, un secteur en restructuration :
Le parc industriel Norman abrite 49 entreprises et 1 184 employés. Plusieurs de ces entreprises sont situées sur la rue Norman depuis des décennies : Humpty Dumpty (dont la fermeture a été annoncée au 26 septembre 2013 par le propriétaire Old Dutch), Wajax, Fonderie générale, Purolator. Quelques terrains sont disponibles pour du développement ; leur potentiel de développement est toutefois limité par la contamination des sols.

Recommandations

- Soutenir un plan de décontamination des sols par le programme ClimatSol¹³, du Ministère Développement durable, Environnement, Faunes et Parcs du gouvernement du Québec ;
- Favoriser le maintien de véritables zones d'emplois dans ces anciennes zones industrielles qui seront reconverties en logements et commerces de proximité ;
- Promouvoir les secteurs industriels de Lachine auprès d'éventuels investisseurs ;
- Renouveler le programme PRAM-industrie de la Ville de Montréal.

L'activité commerciale¹⁴

En 2012, plus de 350 entreprises desservent la communauté lachinoise en biens et services et contribuent à la qualité de vie des résidents.

Historiquement, les commerces se trouvaient là où la demande était la plus forte, soit sur la rue Notre-Dame entre la 6^{ème} Avenue et la 18^{ème} avenue, et dans l'ancienne ville de Saint-Pierre, deux

¹³ <http://www.mddep.gouv.qc.ca/sol/terrains/climatsol/>

¹⁴ Les données citées dans cette partie sont issues du Plan d'action local pour l'économie et l'emploi de Lachine 2012-2015, CLD Lachine Affaires

secteurs qui connaissent un dynamisme industriel marqué. Au fil des ans, la répartition des clientèles sur le territoire de Lachine s'est modifiée pour se concentrer à l'Ouest de la 32^{ème} avenue. Ceci a engendré le déplacement de plusieurs commerces significatifs, laissant des zones dévitalisées, comme ce fût le cas sur la rue Notre-Dame.

Les commerces de détail, bien que répartis un peu partout sur le territoire de Lachine se concentrent principalement sur la rue Notre-Dame, la rue Provost, la rue Saint-Jacques, le boulevard Saint-Joseph et à proximité de la 32^{ème} avenue. Les entreprises de services aux citoyens et aux entreprises sont également réparties sur l'ensemble du territoire, et moins concentrés que les commerces de détail sur certaines artères, bien que l'on en retrouve en concentration sur la rue Notre-Dame et le boulevard Saint-Joseph.

Sur le plan commercial, au cours des trois dernières années, l'arrondissement de Lachine a procédé à une réflexion en profondeur en vue de réviser son règlement de zonage. Cette réflexion s'inscrit dans une démarche de concertation avec ses partenaires, au premier rang desquels l'Association centre-ville de Lachine (ACVL). Concrètement, la révision vient préciser la composition des artères commerciales, en affirmant d'une part le rôle central de la rue Notre-Dame, et en consacrant le rôle des artères vouées au commerce de voisinage.

Constats

- La rue Notre-Dame :

La rue Notre-Dame fut longtemps la rue commerciale de Lachine. Mais depuis plus de 20 ans, elle a perdu son pouvoir attractif d'antan malgré des démarches de revitalisation des acteurs locaux. En 2013, cette artère compte un taux d'inoccupation de 20 % en superficie et de 19 % en proportion de locaux vacants (respectivement 19 % et 12 % en 2008). Le défi consiste présentement à poursuivre les démarches de revitalisation de la rue Notre-Dame tout en tenant compte des capacités économiques et de planifier cette relance économique qui s'opérera sur plusieurs années. Une vision de développement de la rue Notre-Dame a été proposée par la DAUSE¹⁵ à la direction de l'arrondissement de Lachine. Cette vision implique des investissements¹⁶ significatifs des pouvoirs publics pour amorcer le processus de relance, la poursuite de la révision du cadre réglementaire et un leadership assuré par l'arrondissement, notamment en matière de communications.

- La rue Saint-Jacques à Saint-Pierre :

- La rue Saint-Jacques constitue l'artère commerciale principale du quartier Saint-Pierre. Celle-ci est caractérisée par la présence d'immeubles à vocation mixte, de commerces de détail de petites et de grandes tailles, et par de l'activité résidentielle. Le corridor traverse aujourd'hui une phase de désinvestissement important qui engendre un taux élevé d'inoccupation ou de sous-utilisation des immeubles. Les commerces présents sur la rue

¹⁵ Direction de l'aménagement, de l'urbanisme et des services aux entreprises

¹⁶ 1,5 millions de dollars sur 3 ans, soit 500 000 \$ par année

Saint-Jacques ne répondent que très peu aux besoins des résidents locaux et plusieurs visent une clientèle extérieure au quartier.

- L'aménagement de la rue est aujourd'hui destiné à accueillir un volume important de circulation automobile ce qui pose d'importants problèmes de sécurité et d'accessibilité et nuit à l'expérience piétonnière. Cela est renforcé par le fait que Saint-Jacques est identifiée dans le plan de camionnage de l'arrondissement, en cours d'approbation, comme voie de camionnage. De nombreux véhicules lourds défilent ainsi quotidiennement sur l'artère. Malgré cela, il convient de souligner que le volume de circulation automobile positionne bien l'axe pour un développement éventuel.
 - La faiblesse de l'offre commerciale sur Saint-Jacques et dans le quartier Saint-Pierre en général pousse les résidents de Saint-Pierre à voyager régulièrement à l'extérieur du quartier pour mener leurs activités commerciales. Les secteurs commerciaux des quartiers adjacents offrent une plus grande variété de commerces de détail, de restaurants et de lieux de divertissement. Ils servent mieux les résidents de Saint-Pierre et détournent d'une certaine façon l'activité commerciale de la rue Saint-Jacques. Pour faire concurrence à ces centres commerciaux voisins, Saint-Pierre doit fournir des services à la fois similaires et diversifiés. Une attention particulière devrait être portée à la qualité de l'espaces publics (largeur des trottoirs, éclairage, aménagement paysager et ameublement urbain) afin d'améliorer le confort des déplacements sur la rue.
- Le boulevard Saint-Joseph :
L'offre de restauration se trouve surtout localisée le long du boulevard Saint-Joseph et crée un pôle commercial de destination. L'arrondissement de Lachine a amorcé une réflexion sur la mise en valeur de cette artère emblématique puis a modifié sa réglementation afin de permettre des entreprises abritant divers usages (exemple : café et librairie sous un même toit). Le défi du boulevard Saint-Joseph porte sur la complémentarité de l'offre commerciale et sur la consolidation de son rôle d'artère d'ambiance et de destination.
 - Le secteur 32^{ème} avenue et Remembrance :
Depuis quelques années, la portion commerciale formée du triangle reliant la 32^{ème} avenue, la rue Remembrance et la 28^{ème} avenue s'est consolidée grâce à l'implantation de commerces de moyenne surface, tels Pharmaprix, IGA, Dollarama, Maxi, Rôtisserie St-Hubert, et la présence de quelques services : garderie, Caisse Desjardins et salon de coiffure. Il importe de compléter le travail amorcé puisque la 32^{ème} Avenue représente la porte d'entrée principale de l'arrondissement. Le défi portera sur la création d'un réel pôle commercial pour répondre aux besoins de l'ensemble de la collectivité avec une offre qui incitera les gens de l'Ouest de Lachine à s'y rendre.

Recommandations

- Harmoniser le développement commercial de proximité avec le développement résidentiel ;

- Travailler de concert avec la population et les marchands (associations de marchands et de gens d'affaires) dans tous les projets de communication, d'aménagement, de réglementation et de développement économique ;
- Contribuer à la promotion des différents secteurs commerciaux auprès d'investisseurs potentiels ;
- Relancer le programme PRAM – Commerce sur les secteurs en revitalisation.

Étudier à Lachine

Constats

Étant donné que le territoire ne compte ni Cégep, ni université, les étudiants lachinois doivent sortir de Lachine pour étudier. L'offre de service en matière de transport en commun vers le centre-ville ou inter-arrondissements Est/Ouest et Nord/Sud ne répondant pas adéquatement aux besoins, cela représente une limite à la mobilité des étudiants. (Se référer à la section *Accroître l'utilisation du transport collectif et actif* page 31 pour plus de détails sur l'enjeu transport).

Par ailleurs, si Lachine offre plusieurs institutions scolaires de haut calibre (Collège Saint-Anne et Saint-Louis), celles-ci sont plutôt destinées à une clientèle issue de milieux favorisés, provenant d'ailleurs souvent de l'extérieur de Lachine. Dans plusieurs de nos institutions, et au sein des milieux davantage défavorisés, le décrochage scolaire représente un enjeu important. « Selon le recensement de 2006, parmi la population âgée de 15 ans et plus, une personne sur quatre à Lachine détenait un diplôme d'étude secondaire (21 % à Montréal) et 26 % n'avait aucun diplôme (comparativement à 21 % pour Montréal). »¹⁷

En 2006, les jeunes âgés de 15 à 24 ans qui ne fréquentent pas l'école et qui n'ont aucun diplôme est de 43,1% à Lachine comparativement à 30,7 % pour Montréal. Ces taux sont significativement plus marqués dans les secteurs défavorisés notamment pour Saint-Pierre (48,2%), Duff-Court (50%) et Lachine Est (45,2%)¹⁸.

Chez les 15 à 24 ans à Lachine, le taux d'activité est de 61,4% par rapport à 59,8% à Montréal. Cependant, comme le taux de fréquentation scolaire des jeunes de Lachine est significativement inférieur à celui de Montréal (-8%), cela signifie que beaucoup d'inactifs de Lachine ne sont ni au travail, ni aux études et ne cherchent pas du travail.¹⁹

Lorsque les jeunes décrocheurs ne sont plus affiliés à une institution scolaire, les intervenants du territoire éprouvent de la difficulté à les rejoindre pour leur offrir différents services ou soutien (formation professionnelle, formation aux adultes, stage, expérience en employabilité, etc.).

¹⁷ Plan d'action local pour l'économie et l'emploi de Lachine 2012-2015, CLD Lachine – Affaires.

¹⁸ «Caractéristiques concernant la scolarité et la participation au marché du travail des jeunes âgés de 15 à 24 ans de Lachine, Christian Paquin pour le Comité scolarisation, 2013»

¹⁹ Ibid

Recommandations

- Prendre acte que le décrochage scolaire comporte des répercussions sur le développement et la richesse collective des quartiers ;
- Reconnaître la nécessité d'une prise en charge multi-partenariale et interdisciplinaire pour la persévérance scolaire et le retour aux études ;
- Appuyer les acteurs et intervenants du milieu qui soutiennent la persévérance scolaire et le retour aux études des jeunes adultes.

1.3. Aménager la ville

Le territoire de Lachine compte plusieurs secteurs avec un potentiel encore non-exploité qui représentent une opportunité unique pour l'arrondissement Lachine mais aussi pour Montréal.

Lachine Est

Constats

À l'heure de cette publication, il semble qu'un projet d'une nouvelle gare à Lachine soit actuellement à l'étude par l'Agence Montréalaise de Transport²⁰. Cette gare serait implantée sur le boulevard Saint-Joseph et constituerait un arrêt de la ligne Delson-Candiac. Dans l'éventualité où ce projet se concrétiserait, c'est tout le secteur de Lachine Est qui sera concerné par un développement de grande envergure qui pourrait prendre la forme d'un TOD (Transit Oriented Development).

Il existe différentes approches du TOD, autant d'un point de vue du concept en lui-même que de la forme que cela peut prendre dans la réalité en fonction du territoire dans lequel il est implanté.

Lachine Est se situe dans un secteur défavorisé de Lachine et s'inscrit à proximité d'un autre projet de développement : la revitalisation de la rue Notre-Dame. Ce secteur est également porteur d'un important héritage industriel qui constitue un patrimoine précieux tant pour Lachine que pour Montréal.

Chaque nouveau développement est une opportunité pour offrir une meilleure qualité de vie aux Montréalais.

Malgré le nom de ce concept, un TOD n'est pas seulement un plan de déplacement et implique diverses sphères de développement inter-reliée qui doivent toutes être prise en considération comme un tout.

À l'instar des contraintes rencontrées actuellement dans le secteur Saint-Pierre, il est difficile, voire impossible, de modifier l'espace urbain une fois les infrastructures implantées, d'où l'importance de planifier en amont.

²⁰ http://www.radio-canada.ca/regions/Montreal/2013/03/25/001-echangeur-turcot-prix-marois-annonce.shtml?utm_source=dlvr.it&utm_medium=twitter

La gentrification étant inhérente à tout projet de développement, il est également important de planifier le développement d'un point de vue social et de lutte contre la pauvreté.

Recommandations

- Un processus de planification rigoureux, global et démocratique en amont est nécessaire et prioritaire à tout développement ;
- Pour que le développement du Montréal de demain soit synonyme de qualité de vie celui-ci doit être pensé dans une perspective de développement durable, c'est-à-dire selon une vision complète qui prend en compte toutes les sphères d'une communauté : emploi, déplacements (automobiles, transport en commun et actifs), écoles, commerces et services de proximités, logement, vie communautaire, loisirs, accessibilité universelle, espaces verts, etc.; et qui implique les différents acteurs : sociaux, politiques, promoteurs, institutions, citoyens, etc ;
- Tout développement devrait se faire en consultation avec les acteurs et les citoyens du quartier concerné afin de s'inscrire en cohésion avec les besoins locaux, de favoriser le sentiment d'appartenance de la population locale au projet, et que celle-ci tire un réel bénéfice du développement opéré;
- Être vigilant quant à l'approche du TOD qui sera privilégiée. Faire en sorte que les futurs TOD de Montréal favorisent la vie piétonne et la vie locale et ne soient uniquement des stationnements incitatifs ou des lieux de transit vers le centre-ville ;
- Dans la mesure où la gentrification est quasi-inévitable, il est primordial d'inclure une vision et une stratégie sociale dans chaque développement ;
- Le développement de Lachine Est devra s'inscrire en harmonie avec l'identité du quartier. L'héritage industriel et le passé ouvrier devront être pris en compte dans la vision du projet pour y conférer une cohérence globale et favoriser le sentiment d'appartenance des habitants du quartier. Le développement de ce secteur devra aussi s'arrimer au projet de revitalisation la rue Notre-Dame et servir de levier pour celle-ci.

Meadowbrook

Constats

Le terrain de golf Meadowbrook, situé entre Lachine, Côte-Saint-Luc et Montréal-Ouest, est un grand espace vert de 57 hectares, digne de la taille du parc Maisonneuve et du parc Lafontaine. Sous-utilisé et d'une importante valeur patrimoniale, le golf est un site enclavé qui doit être mis à la disposition de tous les Montréalais. Il pourrait permettre le désenclavement des quartiers défavorisés qui l'entourent, notamment les quartiers les plus marginalisés de Lachine : Saint-Pierre et Duff-Court. Par ailleurs, le terrain représente une opportunité en ce qui a trait au prolongement du réseau de pistes cyclables, de la route verte, etc. De plus, grâce à son couvert végétal, il contribue à la lutte aux îlots de chaleur. Il se dote d'ailleurs de toutes sortes de potentiels à intégrer au niveau de son patrimoine autochtone, de son envergure environnementale et de sa

pertinence relativement à l'agriculture urbaine. Bref, il est un grand espace qui a de nombreux atouts écologiques et biologiques.

Le 1^{er} décembre 2012, le Conseil régional de l'environnement de Montréal, Les Amis de Meadowbrook et Catalyse Urbaine ont réuni résidents, universitaires, experts en santé, environnementalistes et représentants politiques afin de réfléchir ensemble sur le développement possible du nouveau parc Meadowbrook, soulignant ainsi le potentiel important de ce dernier espace vert d'envergure au cœur de l'île de Montréal.

Plusieurs points ont été soulevés:

- la présence d'écosystèmes riches en milieu urbain avec notamment la présence de ruisseaux et de leurs milieux humides associés ;
- l'existence d'arbres de taille record ;
- la présence de nombreux animaux occupant déjà le site et notamment plusieurs espèces d'oiseaux car le site est sur le corridor printanier de migration.

La mise en valeur de cette biodiversité est un enjeu majeur pour l'avenir du parc qui pourrait devenir un lieu privilégié d'observation de la nature. C'est en effet un parc en devenir, un parc qui pourrait mettre l'accent sur la contemplation de la nature, sur des loisirs légers et sur la protection du patrimoine naturel. Il est important que le Plan de développement mette ceci en valeur.

Recommandations

- Protéger l'espace vert qu'est Meadowbrook ;
- Adopter un plan d'action qui a pour objectif de le convertir en parc municipal ;
- Consulter et impliquer les résidents des secteurs dans le cadre de l'élaboration du projet.

L'agriculture urbaine

Constats

Montréal connaît un engouement sans précédent pour l'agriculture urbaine. Lachine n'échappe pas à cet enthousiasme, tel qu'en témoigne le vif intérêt des lachinois pour les jardins communautaires et collectifs et, plus récemment, le toit vert avec potager du Regroupement de Lachine. Mode d'alimentation pour certains, loisir pour d'autre, nombreuses sont les raisons de cultiver des fruits et légumes dans une cours, un jardin ou sur un balcon en milieu urbain.

Tel un équivalent de la richesse, l'agriculture possède effectivement plusieurs vertus si on l'applique à un cadre urbain. Elle peut non seulement assurer une certaine autonomie alimentaire aux citoyens, mais elle permet aussi aux ménages d'économiser sur le panier d'épicerie. En produisant des aliments plus proches d'un bassin dense de consommateurs, on optimise la distribution, on diminue le transport des aliments pour enfin réduire du même coup l'empreinte écologique de notre ville. Ce système permet également de produire moins de déchets liés à l'emballage et au transport, ce qui tend aussi à diminuer la pollution. Aussi, ces espaces verts

constituent des îlots de fraîcheur en milieu urbain et améliorent le cadre de vie global des résidents : en s'insérant dans le cadre bâti de la ville, le jardin ou le potager crée un effet paysager non négligeable. Sur le plan social enfin, c'est un élément cohésif pour la communauté qui en bénéficie sur beaucoup d'aspects.

Si les villes tendent à se densifier, il est important malgré tout de travailler à inclure la notion de production alimentaire à même le développement urbain. L'agriculture urbaine constitue effectivement une solution qui découle du concept de sécurité alimentaire, concept qui prévoit la capacité d'approvisionnement en aliments sains d'un individu, tant économiquement que par la proximité physique de ceux-ci, afin de satisfaire ses besoins de base en termes d'apport énergétique pour fonctionner.

Ainsi, dans sa vision de développement, la Ville de Montréal ne fait mention qu'à quelques reprises seulement de l'importance qu'elle accorde à l'agriculture urbaine. Même si celle-ci énonce²¹ qu'elle souhaite améliorer la sécurité alimentaire des Montréalais en favorisant l'accès à des aliments frais, par le biais de l'agriculture urbaine et des jardins collectifs, toutefois, l'agriculture urbaine occupe au final, une place très limitée dans le document. Aucune mesure tangible n'est proprement détaillée et il pourrait ne s'agir que de vœux pieux si la Ville ne se dote pas d'une réelle politique favorisant davantage le développement de la production alimentaire en ville.

Enfin, la situation lachinoise présente beaucoup de potentiel en matière d'agriculture urbaine, notamment grâce à l'implication de ses organismes, leur volonté d'en faire la promotion et l'engouement qu'elle suscite auprès des résidents. Avec un réseau de jardins déjà bien établis et des terrains propices à de nouveaux projets d'agriculture (tel que l'espace vacant au Sud-Est du terrain du Canadien Pacifique par exemple), cette pratique offrirait à la fois la possibilité de pallier à l'insécurité alimentaire de certains résidents, en plus de requalifier des zones en friches et de renforcer la cohésion et les échanges entre citoyens de Lachine.

Recommandations

- Pérenniser et mettre en valeur le réseau des jardins collectifs et communautaires déjà présent sur le territoire ;
- Prendre des mesures claires sous la forme d'une politique visant à développer davantage le réseau des espaces cultivables de Montréal ;
- Uniformiser la réglementation entourant la pratique de l'agriculture urbaine à Montréal. Actuellement, chaque arrondissement à sa propre réglementation, quand il y a une réglementation en vigueur;
- Permettre l'apiculture urbaine sous encadrement ;

²¹ Projet de Plan de développement de Montréal, mai 2012, page 27

- Fournir les outils nécessaires et encourager les citoyens, les organismes et autres groupes organisés désireux de se lancer dans l'agriculture urbaine ;
- Œuvrer à faire de l'agriculture urbaine une norme dans les pratiques des citoyens Montréalais ;
- Encourager l'utilisation des espaces inutilisés pour des activités d'agriculture urbaine, notamment dans les secteurs densément peuplés ;
- Débloquer du financement et des ressources techniques pour l'étude de ces espaces inutilisés, notamment quand les terrains sont possiblement contaminés ;
- Évaluer la possibilité de réserver des espaces dédiés à l'agriculture urbaine dans tous les nouveaux projets de développement ou de rénovation immobilière majeure ;
- Utiliser la réserve foncière de la Ville afin de substituer certains terrains propices à l'agriculture urbaine au marché foncier et à d'autres types de développement ;
- Inclure l'agriculture urbaine aux composantes du fonds de parc, de sorte qu'une partie des fonds serve également au développement d'espaces cultivables et non uniquement en parcs traditionnels ;
- Intégrer l'agriculture urbaine dans l'aménagement des espaces publics.

Ilots de chaleur

Constats²²

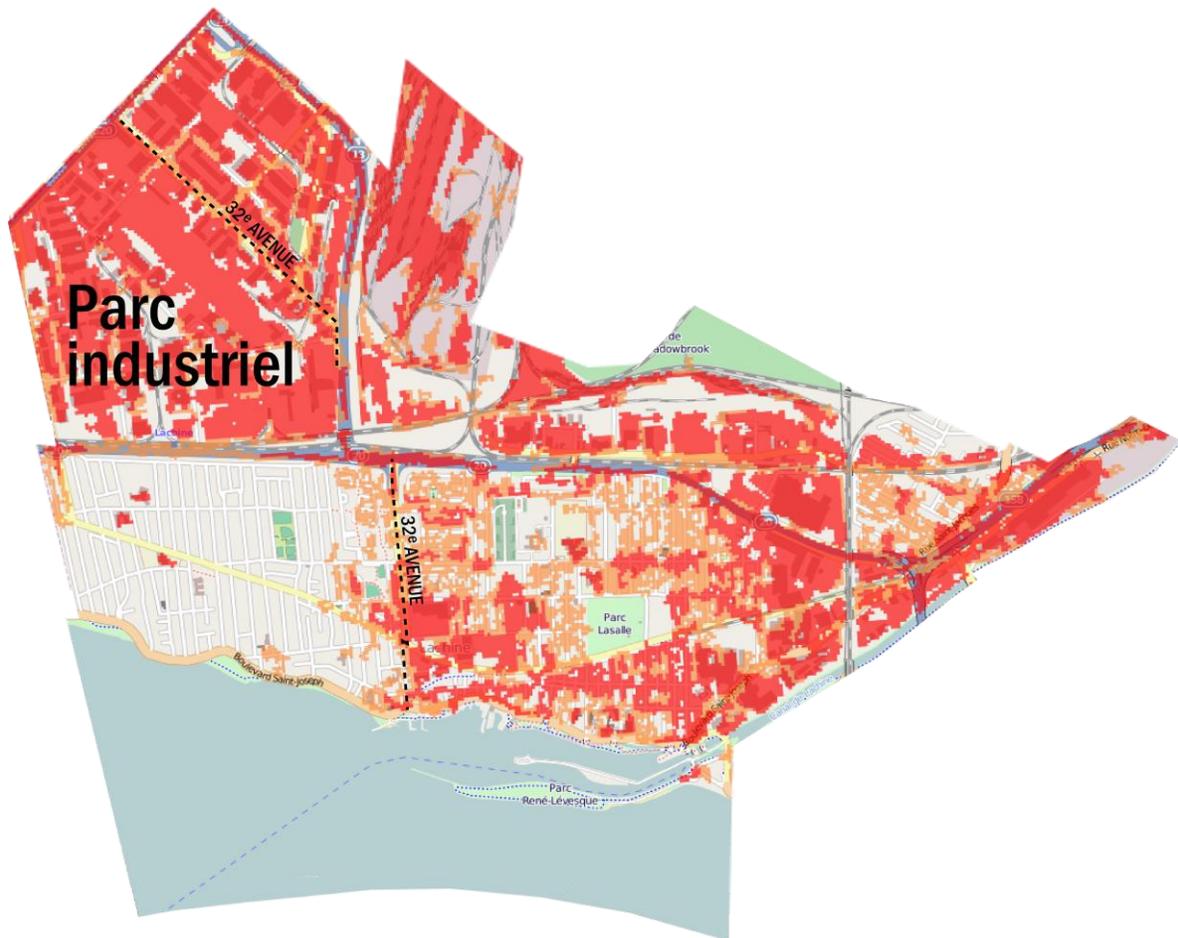
Dans les centres urbains, les écarts de température avec les régions avoisinantes atteignent 5°C à 10°C de plus et l'écart peut parfois atteindre jusqu'à 12°C. Ces écarts de chaleur élevés se font sentir au détriment de la qualité de vie des citoyens des centres urbains. Rappelons qu'une canopée abondante permet de réduire significativement les effets de chaleurs accablantes sur la population.

Lachine se classe au 11^{ème} rang des arrondissements pour son indice de canopée qui est inférieur à 3%. Selon les données de l'Institut national de santé publique, le secteur industriel de Lachine est l'une des zones les plus chaudes de l'île de Montréal. L'indice de canopée du secteur industriel est de 4%, ce qui est légèrement supérieur à la moyenne. Cependant, la superficie du secteur industriel est si importante qu'elle influence à la baisse l'indice de canopée de l'arrondissement. Conséquemment, la Direction des grands parcs et du verdissement de la Ville de Montréal recommande que l'indice de canopée soit augmenté à 15%.

Au niveau résidentiel, les effets îlots de chaleur sont très présents dans les secteurs situés à l'Est de Lachine. L'indice de canopée des secteurs d'habitation de haute densité ont un indice de 8%, soit l'indice le plus faible observé pour ce type d'occupation à l'échelle Montréalaise. Pour les secteurs d'habitation de moyenne densité, l'indice de canopée est 11% comparativement à 18% pour la moyenne Montréalaise. La Direction des grands parcs et du verdissement de la Ville de

²² La canopée Montréalaise, Ville de Montréal, Direction des grands parcs et du verdissement, décembre 2011, p. 39

Montréal recommande de privilégier un indice de 25% pour les secteurs de moyenne et haute densité de Lachine.



Recommandations

- Intégrer, dans la réglementation municipale, l'installation de toits blancs pour les nouvelles constructions ou lors des rénovations résidentielles, commerciales et industrielles ;
- Accroître l'indice de canopée de 25% dans les secteurs résidentiels présentant des habitations de moyenne à haute densité ;
- Interpeller le secteur industriel pour accroître l'indice de canopée à 15% et valoriser leurs efforts avec des mesures incitatives ;
- Intégrer, dans la réglementation municipale, que 25% de la superficie des nouveaux projets immobiliers intègre du verdissement ou 25% de canopée ;
- Intégrer, dans la réglementation municipale, la plantation d'arbres ou l'utilisation de matériaux augmentant l'effet albédo dans les stationnements de grande surface.

2. Agir sur la ville - Plan d'action municipal 2013-2017

2.1 Renforcer le leadership de Montréal à titre de métropole

Faire de Montréal une ville où il fait bon vivre et qui positionnerait celle-ci comme métropole au niveau national et international, tant d'un point de vue économique, culturel, que social, c'est renforcer son leadership mais surtout revoir son style de leadership et la notion même de leadership.

Le leadership est « un terme emprunté à l'anglais, [qui] définit la capacité d'un individu à mener ou conduire d'autres individus ou organisations dans le but d'atteindre certains objectifs. On dira alors qu'un leader est quelqu'un qui est capable de guider, d'influencer et d'inspirer.²³ »

Le style traditionnel de leadership en est un qui vient du haut de la pyramide pour influencer et guider ceux qui se trouve dans les sphères inférieures de cette pyramide. Cette approche nous apparaît dépassée. Nous croyons que pour renforcer le leadership de Montréal il faut un renouveau de celui-ci et inverser cette pyramide.

Renforcer le leadership de Montréal, c'est renforcer le leadership des quartiers de Montréal. Cela passe par le développement local et la participation citoyenne.

Le leadership de Montréal de demain c'est un leadership partagé avec ses quartiers, avec ses citoyens.

2.2 Améliorer la qualité de vie des collectivités dans les quartiers

L'Approche Territoriale Intégrée

L'Approche Territoriale Intégrée (ATI) est une façon d'intervenir localement et de travailler à l'amélioration des conditions de vie des citoyens d'un quartier en prenant en compte toutes les composantes susceptibles d'avoir un impact sur ces conditions de vie. Bien que chaque territoire ait sa propre stratégie à son image, l'ATI est basée sur des principes communs parmi lesquels :

- Favoriser le collectif à l'individuel ;
- Travailler selon une conscience territoriale ;
- Être une démarche issue du milieu et qui implique le plus d'acteurs possible ;
- Être une approche axée sur la participation citoyenne ;
- Respecter et prendre en considération la dynamique locale.

Nous vous invitons à consulter la Plateforme sur l'ATI de la Coalition Montréalaise des Tables de quartier pour en savoir davantage sur cette approche²⁴.

²³ <http://perspective.usherbrooke.ca/bilan/servlet/BMDictionnaire?iddictionnaire=1619>

²⁴ Voir Annexe 2 : Plateforme sur l'ATI de la Coalition Montréalaise des Tables de quartier

Recommandations

- Miser sur le développement de tous les quartiers de Montréal et assurer un développement homogène de la métropole;
- Prioriser l'Approche Territoriale Intégrée comme stratégie d'intervention pour développer Montréal.

Les Tables de développement social local

Issues du mouvement des Villes et villages en santé, les Tables de développement social local, communément appelées Tables de quartier, ont pour but « l'amélioration de la qualité et des conditions de vie de la population Montréalaise dans les domaines de la vie sociale et communautaire, la santé, l'aménagement urbain, l'environnement, l'éducation, l'économie, l'habitation, le transport, la sécurité, l'emploi, la sécurité alimentaire, la culture, les sports et les loisirs.²⁵ »

Regroupant l'ensemble des acteurs socio-économiques et politiques du quartier, ainsi que des citoyens, elles animent des mécanismes de concertation locaux qui favorisent l'émergence de solutions collectives aux enjeux de quartier.

Ancrées dans les milieux, elles sont mieux à même de connaître et de respecter les dynamiques locales et d'être en adéquation avec leur lieu d'appartenance. C'est pourquoi elles s'inscrivent directement dans la mouvance de l'ATI.

Courroie de transmission à la fois sur le plan local, régional et national, les Tables de quartier assurent un lien entre les différents paliers. Ainsi, d'un côté elles participent à harmoniser le développement de Montréal, et de l'autre à nourrir les stratégies régionales ou nationales.

Génératrices d'une solidarité locale et porteuses d'actions locales, elles sont un lieu privilégié pour contribuer au développement de Montréal puisqu'elles œuvrent au développement de chaque quartier en respectant leur caractère unique, faisant de Montréal une ville où il fait bon vivre.

Recommandations

- Favoriser une approche locale du développement;
- Reconnaître et soutenir le rôle des Tables de développement social local;
- Renforcer la capacité d'agir des communautés locales.

²⁵ Cadre de référence de l'Initiative Montréalaise en développement social local

La Revitalisation urbaine intégrée

Constats

La démarche de revitalisation urbaine intégrée (RUI) est une initiative que la Ville a mise en place au début des années 2000 dans certains secteurs défavorisés de Montréal afin d'intervenir de manière alternative, tant sur le plan urbanistique que social, avec le territoire et ses citoyens comme point d'ancrage. Cette démarche se veut intégrée, concertée et multisectorielle, de sorte qu'une multitude d'acteurs du milieu puissent unir leurs compétences et que la participation et les intérêts du citoyen soient au centre de la prise de décision. De type *bottom-up*, cette démarche, présente dans huit quartiers Montréalais, tend à gagner en reconnaissance. Le Plan de développement énonce d'ailleurs que Montréal mettra de l'avant le concept de revitalisation urbaine intégrée à Montréal.

Le comité porteur de la démarche RUI met donc de l'avant des moyens d'action afin de lutter contre la pauvreté et permettre à la communauté d'améliorer sa qualité de vie, par le biais d'interventions tantôt physiques, tantôt sociales, dans une optique de durabilité. Non seulement l'implication de citoyens au niveau politique permet de réduire les impacts de décisions politiques prises à des niveaux plus hauts, mais cette implication permet aux décideurs politiques de mieux connaître leur base électorale et leurs revendications propres, afin de prendre des décisions justes. La revitalisation urbaine intégrée crée un impact considérable dans des secteurs souvent isolés, mal desservis en matière de transport, d'offre alimentaire et autres services de proximité, et où une dégradation du cadre bâti concoure à créer un sentiment d'insécurité urbaine.

À titre d'exemple, le Comité de RUI du quartier Saint-Pierre (CRUISP) a contribué à la mise sur pied de plusieurs projets, comme le Marché Saint-Pierre, qui offre une variété d'aliments dont des fruits, des légumes et des plats sains, dans un secteur considéré comme un désert alimentaire. Le CRUISP a également contribué au démarrage de la P'tite Maison, projet à vocation sociale qui vise à briser l'isolement des résidents saint-pierrois par le biais d'une multitude d'activités et de services gratuits. De plus, le CRUISP a piloté une démarche pour la mise en œuvre de la Caserne des jeunes (maison des jeunes), organise plusieurs fêtes de quartiers et contribue aussi au verdissement par ses nombreux projets de végétalisation. En permettant l'embellissement du cadre bâti ou l'amélioration de la rue commerciale pour sécuriser davantage les résidents et améliorer la qualité de vie du quartier, la démarche de RUI de Saint-Pierre témoigne de l'importance de consolider cet important programme municipal.

Recommandations

- Clarifier comment le Plan de développement renforcera les outils et programmes liés à la Revitalisation urbaine intégrée ;
- Souligner davantage les principales orientations de la Revitalisation urbaine intégrée ;
- Élaborer sur les stratégies et les moyens qui seront employés pour mettre de l'avant la Revitalisation urbaine intégrée.

Des quartiers défavorisés à surveiller

Dans son projet de Plan de développement, la Ville de Montréal « propose de développer et de renforcer les outils et programmes pour mieux soutenir les secteurs défavorisés.²⁶ » Voici 3 secteurs défavorisés de l'arrondissement de Lachine qui devraient faire l'objet d'une attention particulière.

Saint-Pierre

Constats

Le quartier Saint-Pierre est une ancienne municipalité indépendante doublement fusionnée : une première fois à Lachine en 2000, puis à Montréal dans la foulée des réorganisations municipales québécoises de 2002. Ainsi, avec le transfert des services municipaux vers Lachine, le quartier Saint-Pierre s'est vu de plus en plus isolé, non seulement physiquement, mais aussi en termes de points de services et d'accès à l'administration municipale. Avant que le Marché Saint-Pierre ne démarre, l'offre en services alimentaires était pratiquement absente dans le quartier, en plus d'un manque de diversification de l'offre commerciale et de services en tout genre, ce qui accentue davantage cet effet d'isolement et de dévitalisation.

Saint-Pierre est le théâtre de problématiques urbaines et sociales issues d'un enclavement physique. D'imposantes infrastructures de transport le cernent, comme le chemin de fer, l'Autoroute 20, le viaduc Saint-Pierre et le viaduc Saint-Jacques. Il n'y a donc très peu de perméabilité dans le tissu urbain entre Saint-Pierre, Lachine et les autres quartiers avoisinants. Aussi, le quartier Saint-Pierre fait face à une concentration de pauvreté avec toute une problématique qui en découle, comme le manque d'emploi, la monoparentalité, l'insalubrité du parc locatif, la désorganisation du cadre bâti, la précarité alimentaire, ce qui vient jouer directement sur le sentiment d'insécurité des résidents et la perception négative qu'ils se font de leur milieu.

Si Saint-Pierre est composé de beaucoup de familles enracinées à leur territoire et d'une vitalité associative et communautaire forte, il reste que le quartier est encore dénigré par certains et empreint d'une image négative qu'il faut corriger. Beaucoup de défis d'aménagement se posent à la Ville et à l'arrondissement de Lachine afin d'améliorer la condition saint-pierroise, notamment sur le plan de la stimulation commerciale, de la réfection du domaine public, de l'embellissement de la rue commerciale, de l'augmentation du couvert végétal et du zonage. Aussi, une attention particulière devrait être portée à la préservation des éléments patrimoniaux et à la recherche d'une harmonie architecturale.

Recommandations

- Souligner les défis que présentent le quartier Saint-Pierre dans le cadre du plan de développement ;
- Prioriser l'engagement de ressources et d'investissements majeurs dans les quartiers sujets à l'implantation d'une Revitalisation urbaine intégrée ;

²⁶ Projet de Plan de développement de Montréal, mai 2012, page 70

- Prêter attention à l'impact de l'enclavement dans l'amélioration de la qualité de vie dans les quartiers dits défavorisés ;
- Mettre de l'avant la possibilité de retravailler l'espace physique et les entrées du quartier Saint-Pierre de manière à amoindrir les impacts des infrastructures lourdes qui cernent le secteur ;
- Porter une attention particulière aux questions du logement, à la saine répartition des différents services municipaux et des ressources sociales dans les quartiers problématiques comme Saint-Pierre ;
- Prioriser la revitalisation des artères commerciales comme moteur d'une vie économique saine pour le quartier et susciter un sentiment d'appartenance grâce à sa rue principale dynamique.

Duff-Court

Duff-Court est un secteur défavorisé de l'arrondissement de Lachine situé sur la rue Duff-Court, entre la 14^{ème} et la 24^{ème} avenue. Ce secteur présente des problématiques sociales particulières notamment dues au profil de la population qu'il abrite puisqu'il est essentiellement constitué de logement à loyer modiques (HLM). Considéré par certains comme le plus grand HLM du Canada, depuis plusieurs années il fait l'objet d'une attention particulière de la part des intervenants du milieu, notamment avec la création du Comité de vie de quartier (COVIQ), un organisme entièrement consacré à améliorer les conditions de vie des locataires du HLM.

Recommandations

- Avoir une stratégie sociale de développement pour les secteurs HLM ;
- Rénover les parcs de logements HLM.

Lachine Est

Berceau de l'industrialisation canadienne, la zone industrielle située près des écluses du canal Lachine dans le Lac Saint-Louis a vu son activité décliner à la fin des années 1980, entraînant un bouleversement dans le tissu environnant. Aujourd'hui, l'activité industrielle est devenue anecdotique et plusieurs propriétaires privés se partagent un terrain de plusieurs millions de p² situé dans un quadrilatère entre la 6^{ème} avenue, le canal Lachine, la rue Victoria et l'échangeur Saint-Pierre. Plusieurs enjeux sont à prendre en compte :

- L'accès pose trois enjeux de transport : un possible TOD avec une nouvelle gare de train sur le boulevard Saint-Joseph au passage de la voie ferrée venant de Candiac, la piste cyclable du Lac Saint-Louis, l'amélioration du passage sur le canal Lachine vers LaSalle ;
- La contamination des sols est importante et rien ne sera possible sans un plan de décontamination complet ;
- La sauvegarde du patrimoine industriel permettra d'inclure certains bâtiments emblématiques au redéveloppement ;

- La gestion des eaux de pluie et les eaux usées est un défi car le collecteur principal a atteint sa capacité ;
- La population environnante devra voir ses besoins pris en compte pour une bonne intégration du projet ;
- Le désenclavement du quartier Saint-Pierre en ouvrant de futures voies d'accès vers cette ancienne ville très enclavée ;
- Le maintien d'une forte zone d'emploi est nécessaire pour limiter le transport logement-travail ;
- Le logement, principale composante de ce redéveloppement, est un défi qui devra allier qualité de vie avec besoins de mixité sociale.



Secteur industriel de Lachine Est – 1900

2.3 Accroître l'utilisation du transport collectif et actif

Proche du centre-ville de Montréal, l'arrondissement de Lachine bénéficie d'une situation géographique avantageuse qui lui permet d'avoir accès aux grandes autoroutes (A-13, A-720, A-40, etc.), aux installations de l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal et à la gare de triage du Canadien Pacifique (CP).

Malgré ces avantages, il n'en demeure pas moins que Lachine est un territoire enclavé. Il est scindé en deux par l'Autoroute 20, le lac Saint-Louis constitue une barrière naturelle et l'échangeur Saint-Pierre limite les accès vers l'Est. Au sein de l'arrondissement lui-même, le quartier Saint-Pierre se retrouve lui aussi enclavé de façon encore plus marquée.

À l'aube des travaux majeurs dans l'échangeur Turcot qui va fortement et longuement perturber les accès au centre-ville de Montréal, le transport devient donc un élément primordial du développement de Lachine.

Constats

La voie de camionnage sur la rue Saint-Jacques dans le quartier Saint-Pierre est problématique. La rue Saint-Jacques est la rue commerciale du quartier. Le camionnage intense actuel met en péril la sécurité des piétons, de même que la possibilité de faire une rue où les gens magasinent ou se baladent paisiblement.

Le transport vers le centre-ville en dehors des heures de pointe, de même que le transport du centre-ville vers Lachine ne sont pas suffisamment facilités. Les lignes existent mais les contraintes de changements bus/métro sont importantes.

Le transport à l'intérieur de l'arrondissement et le transport vers LaSalle et Dorval sont laborieux. Certains secteurs sont difficilement accessibles par transport collectif.

Certaines clientèles ne peuvent se permettre de budgéter l'achat d'une passe mensuelle ou hebdomadaire, alors que le coût du billet individuel est onéreux.

Recommandations

- La réfection de l'échangeur Saint-Pierre doit être l'occasion de réfléchir à une solution globale afin de désenclaver le quartier Saint-Pierre vers le centre de Lachine comme vers les arrondissements limitrophes ;
- Aménagement de la gare Lachine-Victoria pour les trains de banlieue de la ligne de Delson-Candiac sur le boulevard Saint-Joseph ;
- Des voies réservées aux autobus sur l'A-20 à partir de Dorval, sur les rues Notre-Dame et Saint-Patrick et une voie de contournement près du viaduc Angrignon afin de faciliter les déplacements durant les travaux de réfection de l'échangeur Turcot, puis de l'échangeur Saint-Pierre ;
- Un service accru des circuits d'autobus desservant Lachine et l'accès à LaSalle et Dorval ;
- L'implantation d'un service de tram-train reliant l'arrondissement Lachine au centre-ville de Montréal. Cette recommandation a fait l'objet d'une évaluation en profondeur qui s'est butée à l'accès aux lignes du CP vers et depuis le centre-ville de Montréal. Elle reste malgré tout la solution la plus structurante et la plus durable pour Lachine comme pour l'Ouest de LaSalle et l'Est de Dorval ;
- Découlant de la précédente recommandation, repenser le rôle et les responsabilités des compagnies de chemin de fer dans l'évolution du transport en commun pour Montréal et la métropole ;
- Élaborer et implanter une politique de tarification pour la clientèle défavorisée avec la Société de transport de Montréal.

2.4 Moderniser les infrastructures et investir dans la qualité du domaine public

L'échangeur Saint-Pierre

Constats

Dans le cadre de la réfection prochaine de l'échangeur Turcot, le Plan de développement mentionne son intention de planifier à plus long terme la requalification urbaine de la Cour Turcot, ainsi que du secteur Gadbois-Saint-Paul. Nous sommes heureux de constater que la Ville prévoit de travailler à la mise en valeur et à une meilleure intégration des infrastructures de ces secteurs qui seront fortement impactés par les travaux. Nous souhaitons toutefois souligner l'absence dans le PDM de toute mention relative à la reconstruction de l'échangeur Saint-Pierre, situé en partie dans l'arrondissement de Lachine, ou à la planification des secteurs qui seront touchés par sa réfection. Or, le niveau de détérioration avancée de l'échangeur rend inévitable sa reconstruction rapide après celle de Turcot, dont la fin des travaux est initialement prévue en 2020²⁷.

L'échangeur Saint-Pierre est une infrastructure imposante située dans le prolongement de la Cour Turcot. Il permet actuellement la liaison entre l'Autoroute 20, la route 138, et le pont Mercier. Situé en partie sur le territoire de l'ancienne Ville Saint-Pierre, il borde aujourd'hui littéralement le quartier du même nom, lié à l'arrondissement de Lachine. La configuration actuelle de l'échangeur et de ses bretelles en fait une barrière urbaine pour le quartier qui ne compte que deux points d'entrée multimodal (voitures, piéton, cyclistes) en provenance des secteurs situés au Sud et à l'Est de l'échangeur. Cette barrière est aussi problématique pour l'ensemble de l'arrondissement qui se voit, si l'on tient compte du prolongement de l'Autoroute 20 à l'Ouest de l'échangeur, isolé par rapport aux villes et arrondissement avoisinants. Les secteurs adjacents à l'échangeur sont, excepté la partie résidentielle de Saint-Pierre, largement dominés par la fonction industrielle. Ces zones, dont plusieurs sont en friche ou en déclin s'étendent au Sud et à l'Ouest de l'échangeur et renforce l'enclavement du quartier Saint-Pierre, aussi accentué par la présence de plusieurs voies ferrées qui traversent cette partie de la métropole.

La discontinuité de la trame urbaine créée par cet enchevêtrement d'infrastructures de transport de calibre régional et de zones industrielles isole le quartier Saint-Pierre du reste de l'arrondissement et entrave le potentiel de développement de ces secteurs. L'échangeur et les activités qui l'entourent coupent aussi les secteurs résidentiels de Lachine d'un atout majeur du patrimoine montréalais : le Canal Lachine, et des bénéfices que celui-ci pourrait représenter pour la population.

Ainsi, nous considérons que le redéveloppement de l'échangeur Saint-Pierre constitue une opportunité essentielle pour repenser le fonctionnement du secteur. Bien que le besoin de planification soit moins pressant compte tenu de la date relativement lointaine des travaux, il nous semble important de commencer à réfléchir à la façon dont l'infrastructure s'insèrera aux secteurs adjacents.

²⁷ www.turcot.gouv.qc.ca

Recommandations

La planification des zones impactées par le réaménagement de l'échangeur devrait faire l'objet d'une planification attentive en ayant à l'esprit que celle-ci devra :

- participer au désenclavement des secteurs traversés par l'infrastructure;
- participer au retissage du tissu urbain entre les secteurs de l'Est lachinois (quartier Saint-Pierre, Vieux-Lachine, Lachine Est, Duff-Court), avec le reste de l'arrondissement Lachine, ainsi qu'avec les arrondissements et quartiers avoisinants, notamment par un arrimage clair avec le développement de la Cour Turcot;
- mettre en valeur les atouts du secteur, notamment le Canal Lachine;
- mettre en valeur les milieux traversés par l'Autoroute 20;
- contribuer à réduire les impacts du nouvel échangeur sur les quartiers traversés (pollution sonore/visuelle/olfactive, trafic);
- augmenter le couvert végétal dans les secteurs traversés et réduire les effets d'îlots de chaleur.

Ces principes directeurs que nous préconisons pour l'intégration de l'échangeur Saint-Pierre à son milieu devraient s'appliquer à l'ensemble des travaux d'infrastructures de déplacements de type régional réalisées à Montréal. Il convient de garder à l'esprit l'importance de travailler en amont et de façon intégrée avec l'ensemble des parties prenantes concernées par ce type de travaux d'infrastructures.

Le camionnage

Constats

Plusieurs secteurs de l'arrondissement de Lachine sont confrontés à une problématique de camionnage préoccupante. Certains quartiers denses sur le plan résidentiel et commercial sont traversés quotidiennement par de nombreux camions qui insécurisent les déplacements en transport actif et engendrent de nombreuses nuisances sonores, visuelles et olfactives. De plus, les artères traversées sont, dans certains cas, peu adaptées au déplacement de ces véhicules lourds (largeur de la chaussée, rayon de braquage, débit de circulation, etc.). Dans le cas du quartier Saint-Pierre, le nombre important de véhicules motorisés empruntant la rue Saint-Jacques, aussi désignée comme voie de camionnage, combiné à la double vocation de l'artère, régionale et locale, engendre régulièrement des situations de congestion critiques dans lesquelles les camions se retrouvent pris. Ainsi, en plus d'apporter son lot de nuisance au niveau local, l'efficacité du transport des marchandises est affecté par des trajets qui n'y sont pas adaptés et perturbe la vitalité économique de la métropole dans son ensemble. Nous reconnaissons toutefois que dans le cas de Lachine, la superposition des échelles de gouvernement, des parties prenantes, ainsi que la présence massive d'infrastructures de transport de niveau régional rend difficile l'identification d'itinéraire alternatif. Il nous semble néanmoins important de réfléchir collectivement à des moyens d'orienter adéquatement ces importants utilisateurs du réseau artériel de façon « à

faciliter le déplacement des biens et les échanges commerciaux, mais aussi à amoindrir les nuisances générées par le transport des marchandises en zones résidentielles.²⁸ »

Recommandations

- Réfléchir à court terme à des mesures d'atténuation de l'impact du transport de marchandises sur les secteurs résidentiels et les déplacements en transport actif et collectif ;
- Travailler de pair avec les transporteurs afin de favoriser l'adoption d'itinéraires alternatifs déjà existants, mais non-envisagés ou inconnus, de façon à détourner la circulation de camionnage des zones résidentielles sensibles ;
- Réfléchir à long terme à la mise en place d'itinéraires alternatifs, impliquant des travaux d'infrastructures, mais qui permettraient de désengorger durablement les secteurs résidentiels ;
- Dans la même perspective que la recommandation précédente, profiter des opportunités que représentent la reconstruction des grandes infrastructures de transport (échangeur Turcot, Échangeur Saint-Pierre, etc.) pour repenser le fonctionnement du transport des marchandises dans les milieux touchés par les aménagements et réduire son impact.

3. Le cadre financier

Constats

Dans la mesure où les villes et cités incorporées relèvent directement des compétences provinciales, leurs fonctions, financement et structures dépendent entièrement des autorisations que les provinces leur accordent. Aujourd'hui, les leviers financiers dont les municipalités disposent ne leur suffisent pas pour mener à bien toutes les missions et les responsabilités qui leur ont été transférées par les provinces. Il a par ailleurs été mis en évidence que leur principale source de revenus, la taxe foncière, était problématique à plusieurs égards.

L'augmentation des revenus de la Ville de Montréal dépend principalement, comme l'ensemble des villes québécoises, de l'augmentation des revenus issus de la taxe foncière. Or, cette augmentation est largement liée à l'urbanisation et à la densification. Montréal, ville déjà relativement dense, dispose d'une réserve foncière limitée, contrairement aux municipalités de banlieue pour lesquelles des terrains sont pour le moment encore disponibles.

D'autre part, l'administration de la taxe foncière est coûteuse. En effet, basée sur la valeur foncière immobilière, elle oblige les municipalités à suivre de près les fluctuations dans le marché immobilier et manque souvent d'équité dans sa mise en application d'un quartier à l'autre. Dans le cas de la communauté métropolitaine de Montréal, d'importantes disparités peuvent être notées entre l'île de Montréal et les couronnes Nord et Sud. En effet, les taux de cette dernière, souvent bien moindres en banlieue que ceux en vigueur dans les villes de l'île de Montréal, influencent les prix de l'immobilier, poussant par conséquent, les familles à aller s'installer en banlieue où les

²⁸ Projet de Plan de développement de Montréal, mai 2012, page 32

terrains sont plus abordables, nuisant aux revenus encaissés par la Ville de Montréal par le biais de la taxe foncière. Montréal, qui accueille une part importante du marché de l'emploi, voit quotidiennement plusieurs milliers de travailleurs emprunter les ponts et les services qu'elle finance créant d'autant plus une iniquité dans le partage des coûts.

En même temps, les municipalités sont amenées à assumer des responsabilités grandissantes, notamment en raison d'une décentralisation de celles-ci par les paliers gouvernementaux supérieurs. Ces nouvelles responsabilités, impliquant de nouvelles dépenses, sont pourtant plus rarement accompagnées d'une augmentation de leur budget. Ce déséquilibre se ressent dans la qualité déclinante des services rendus à la population, services qu'elles sont pourtant tenues de rendre de façon fiable et équitable. Dans le cas de Montréal, le financement de ces services est davantage complexe en raison de l'ampleur et l'étendue de ses services, notamment ceux qui permettent à la Ville de continuer dans la voie du développement durable. Sans doute, le temps est venu d'outiller les municipalités avec de nouveaux leviers fiscaux.

La mise en œuvre du Plan de développement nécessitera des investissements municipaux considérables dans les infrastructures, les équipements collectifs et l'aménagement du domaine public. À cette fin, nous proposons que le Plan de développement souligne spécifiquement les différentes pistes de solutions qui sont à sa disposition.

Recommandations

- Collaborer avec le gouvernement fédéral pour évaluer la pertinence, l'impact et la faisabilité de consacrer un pourcentage de la taxe sur les produits et services (TPS) au financement des municipalités ;
- Collaborer avec le gouvernement provincial pour évaluer la pertinence, l'impact et la faisabilité de consacrer un pourcentage supplémentaire de la taxe sur l'essence au financement des municipalités, ou bien évaluer la pertinence, l'impact et la faisabilité de la majorer ;
- Évaluer la pertinence et la faisabilité d'implanter un système de péages régional à des endroits stratégiques, par exemple aux entrées du centre-ville et de l'île, ainsi que l'impact que cette mesure pourrait avoir ;
- Évaluer l'efficacité, l'équité et la fiabilité des services qui ont été centralisés depuis les fusions municipales.

CONCLUSION

Tel que nous avons tenté de le démontrer dans ce mémoire, le Plan de développement de Montréal constitue selon-nous une opportunité pour Montréal et pour Lachine de développer son plein potentiel et de proposer des solutions contemporaines aux défis rencontrés par la métropole.

Au travers d'une analyse plus spécifique de notre territoire, l'arrondissement de Lachine, nous avons tenté de faire des recommandations qui contribueraient à faire du Montréal de demain une ville où il fait bon vivre pour tous. Et nous croyons que cela se fera notamment en misant sur le développement des quartiers, et plus particulièrement en investissant dans les secteurs défavorisés.



Organismes collaborateurs



Saint-Pierre imagine...
...une place pour tous !

COMITÉ DE REVITALISATION URBAINE INTÉGRÉE DU QUARTIER SAINT-PIERRE