



Mémoire
Schéma d'aménagement et de développement
de l'agglomération de Montréal

NOVEMBRE 2014

Mémoire

Schéma d'aménagement et de développement de l'Agglomération de Montréal

Mise en contexte

En raison de sa localisation stratégique, de la qualité de ses milieux de vie, des services qu'elle offre à ses citoyens et plusieurs autres facteurs, l'arrondissement de Lachine a connu un rythme de redéveloppement de son centre-ville (passant par le déplacement de certaines entreprises génératrices de fortes nuisances) soutenu depuis le début des années 2000. Durant cette période, la construction de nombreux projets domiciliaires dont les plus récents - Havre-Saint-Louis, Savignon, VERSO et OMH, Daily Morin - etc., ont contribué à densifier le cadre bâti du cœur de l'arrondissement, à bonifier l'offre d'habitation et la typologie d'habitation (par ex : habitation multifamiliale en hauteur) sur le territoire.

Un tel rythme de croissance n'est pas sans conséquences et les préoccupations citoyennes à l'égard du développement et de la croissance urbaine (par ex : stratégie de densification et les problèmes de circulation) transparaissent dans la plateforme électorale de l'Équipe du maire, M. Claude Dauphin. Il est notamment question, dans ce document, de « favoriser le développement et améliorer la qualité de vie à Lachine, de développer le secteur *Lachine-Est* en appliquant les principes de construction et d'aménagement éco-responsables, de diversifier les types d'habitation afin de répondre aux besoins des citoyens, de privilégier les commerces de proximité, les déplacements à pied et le transport en commun, de revoir la circulation pour une meilleure fluidité et sécurité (piétons, véhicules, vélos, voies réservées etc., de poursuivre les démarches afin d'améliorer le transport collectif et de poursuivre le travail de concertation pour le renouveau de Lachine-Est et la revalorisation des artères commerciales (Notre-Dame, Saint-Jacques) ».

Dans ces circonstances et dans le contexte de l'entrée en vigueur du PMAD et prochainement du SAD et de l'amorce du redéveloppement de l'ancien secteur industriel *Lachine-Est* en quartier résidentiel, l'arrondissement de Lachine dispose d'une belle opportunité pour actualiser la planification de l'aménagement de son territoire. Cette planification stratégique passe obligatoirement par la reconstruction de la ville sur elle-même puisque le territoire de l'arrondissement est urbanisé à plus de 90 %. Actuellement, les seuls grands terrains disponibles au redéveloppement sont ceux du secteur *Lachine-Est* qui représentent une superficie totale de 60 hectares. Les enjeux liés à cette démarche sont nombreux, notre connaissance du milieu nous permet d'en identifier quelques-uns :

1. Mobilité et transport – Modèle de développement axé sur l'automobile

Congestion routière, circulation de transit et nuisances dues à l'augmentation des débits de circulation, l'absence de stationnement incitatif, l'augmentation du temps de déplacement, le modèle de développement axé sur l'utilisation de l'automobile (ségrégation des usages, densité trop faible du moins dans la partie ouest du territoire pour assurer la viabilité du transport collectif, offre de stationnement élevée, etc.).

2. Patrimoine et paysage – Noyau villageois du Vieux-Lachine – QUARTIER CULTUREL (BERCEAU DE L’INDUSTRIALISATION ET LE CANAL DE LACHINE) – Protection et mise en valeur du patrimoine bâti dans le Vieux-Lachine et dans le secteur Lachine-Est (ponts roulants, pont ferroviaire, certains bâtiments industriels, etc.), protection et mise en valeur des paysages d’intérêt, particulièrement le long du Lac Saint-Louis, le parcours riverain, la voie panoramique et la trame verte et bleue (percées visuelles intéressantes vers l’eau) etc. - DÉVELOPPEMENT DU RÉCRÉOTOURISTIQUE.

3. Aménagement et développement

Seuils minimaux de densité imposés par le PMAD (30 log./hectare pour le territoire de Lachine, à l’exception des secteurs en transformation tels, le terrain de golf Meadowbrook (60 log./hectare) et le *secteur Lachine-Est* (80 log./hectare), qualité et intégration des projets dans leurs milieux, pertinence de permettre des projets intégrés, la revitalisation de la rue Notre-Dame, offre de logements diversifiés et adaptés (vieillesse de la population, revenus, axé sur la famille, etc.), milieux de vie conviviaux et sécuritaires en favorisant de saine habitude de vie, offre de service adaptée aux besoins de la population, cohabitation harmonieuse entre les différentes fonctions, atténuation du bruit routier et autres types de nuisances (voies ferroviaires, etc.).

4. Environnement

Réhabilitation des anciens terrains industriels du secteur Lachine-Est, îlots de chaleur, friches des berges du canal, la gestion des matières résiduelles, pratiques et aménagements éco-responsables, bâtiments «verts», etc.

5. Administratif

Étique, transparence, consultation publique, simplification de la réglementation et des processus pour le citoyen, etc.

Plus que jamais, de tels enjeux doivent être abordés selon les principes du développement durable, comme le prônent les orientations du PMAD. Une ville est un écosystème complexe qu’il faut planifier en mesurant les impacts à long terme de chacune de nos interventions.

1. OUTILS DE PLANIFICATION

Chronologie ...

- | | |
|------|---|
| 2002 | Identification du secteur <i>Lachine-Est</i> comme secteur prioritaire de redéveloppement dans le cadre des projets 2025; |
| 2005 | Adoption du Plan d’urbanisme de la ville de Montréal (PU) incluant le chapitre d’arrondissement de Lachine et identification du <i>secteur Lachine-Est</i> comme secteur de Planification détaillée de portée pan-montréalaise; |
| 2006 | Adoption d’un nouveau règlement par l’arrondissement modifiant le zonage afin de permettre des usages résidentiels, institutionnels et mixte-commercial dans le <i>secteur Lachine-Est</i> ; |
| 2008 | Adoption du Plan de transport qui prône l’accessibilité aux divers secteurs de la ville. Le réseau de transport en commun doit s’adapter aux secteurs à transformer et en développement. Les objectifs sont les suivants : <ul style="list-style-type: none">▪ Mettre en place une meilleure offre de transport en commun ;▪ Assurer une accessibilité aux secteurs en développement. En ce qui concerne le redéveloppement du secteur <i>Lachine-Est</i> , les objectifs d’accessibilité issus du Plan de transport n’ont pas été réalisés à ce jour. |

- 2012 Adoption du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) – Identification du secteur Lachine-Est comme une aire TOD avec une densité minimale de 80 logements à l'hectare sur la carte 30- Aires TOD du PMAD et la carte 32- Densité résidentielle – Identification de la desserte de l'ouest de l'île en transport collectif sur la carte 9 – Grands projets d'infrastructures en transport collectif¹.
- 2014 Procédure d'adoption du Schéma d'aménagement et de développement de l'Agglomération de Montréal (SAD) – Identification du *secteur Lachine-Est* à titre de terrain à transformer et comme secteur de planification stratégique dans le cadre du réaménagement de l'échangeur Saint-Pierre et de la reconstruction du complexe Turcot.

2. DESSERTE ACTUELLE EN TRANSPORT

2.1 Desserte routière régionale (route à numéro)

Trois axes autoroutiers (13, 20 et 520) traversent et desservent le territoire de Lachine. Ces voies rapides favorisent l'accès à l'arrondissement, mais ont provoqué un morcellement significatif du territoire, rendant même difficiles et complexes certains déplacements entre les secteurs résidentiel et industriel. Le mémoire déposé au BAPE par l'arrondissement illustre bien ces propos :

« L'autoroute 13 relie la Rive-Nord, Laval, l'arrondissement Saint-Laurent et Lachine à l'autoroute 20. En heure de pointe du matin, la très grande majorité de la circulation des trois voies provenant de l'autoroute 13 converge dans les trois voies déjà fortement congestionnées de l'autoroute 20 qui relie l'ouest de l'île au centre-ville de Montréal. Le résultat est assez simple à deviner : un embouteillage monstre qui réapparaît en après-midi en sens inverse. On pourrait imaginer la situation en visualisant un entonnoir (source : Pierre Barrieau, 2009) puisque le déversement des deux réseaux autoroutiers se ramifie en quelques voies, laissant passer un nombre restreint de voitures. Ce problème est ensuite accentué par le rétrécissement à seulement deux voies de l'autoroute 20, à la hauteur de la 1^{re} Avenue.»². C'est pourquoi il serait souhaitable de profiter des travaux majeurs qui auront lieu dans le secteur du complexe Turcot pour inclure dans le projet de reconstruction une troisième voie à l'échangeur Saint-Pierre afin de favoriser une meilleure sécurité et une plus grande fluidité de la circulation en provenance et en direction de l'Ouest de l'île de Montréal³.

2.2 Desserte routière locale – Lachine-Est (boulevard Saint-Joseph – Transit)

Le réseau routier de l'arrondissement compte environ 146 kilomètres. Ce dernier se caractérise par la présence, à son extrémité nord-est, de l'échangeur Saint-Pierre qui relie la route 138 à l'autoroute 20. La route nationale 138, considérée sur ce tronçon comme partie intégrante du réseau autoroutier géré par le Ministère des Transports du Québec (MTQ), permet de relier l'île de Montréal à la Rive-Sud via le pont Honoré-Mercier. Quant à l'autoroute 20, il s'agit d'un axe majeur est-ouest pour l'île de Montréal permettant notamment de relier l'aéroport au centre-ville.

¹ Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal (SAD)- Projet – Septembre 2014, pages 124, 127 et 128.

² Mémoire de l'arrondissement de Lachine présenté au Bureau d'audiences publiques en environnement – Membres du conseil d'arrondissement - Juin 2009, page 4.

³ Idem que la note 1 précédente.

En détail, la rue Victoria et le boulevard Saint-Joseph sont des rues collectrices alors que toutes les autres rues du secteur *Lachine-Est* sont des rues locales. De plus, les rues Victoria et William-McDonald sont séparées par une emprise ferroviaire. Il est à noter que la rue Victoria a été prolongée en 2008 vers l'Est, entre la 1^{re} Avenue et le boulevard Saint-Joseph, et ce nouveau tronçon est aligné avec la rue William-McDonald. Le carrefour situé entre la 1^{re} Avenue et l'avenue George-V permet de corriger cet alignement grâce à des sens uniques⁴.

2.3 Desserte de transport en commun

AUTOBUS

«L'arrondissement de Lachine est desservi par huit lignes d'autobus. Il existe des lignes de Métrobus qui, aux heures de pointe, permettent de relier plus rapidement Lachine au centre-ville. Le réseau d'autobus est employé dans plus de 90 % des déplacements en transport collectif qui ont Lachine pour origine ou destination. La faible force d'attraction modale de l'autobus pour les piétons fait en sorte que les usagers sont prêts à marcher un maximum de 250 mètres pour se rendre à un arrêt d'autobus. Ainsi, pour assurer la couverture du territoire lachinois, il faut avoir recours à plusieurs lignes d'autobus; par conséquent, ces dernières ont une fréquence relativement limitée de par la plus faible densité du territoire. Donc, dû au nombre important de lignes par rapport à la demande, la fréquence sur chaque ligne est peu élevée hors pointe.⁵» (Source : Pabeco Inc.)

BUS	#	Durée heure de pointe AM	Durée heure de pointe PM
LOCAL	90 St-Jacques	Métro Atwater (39 min.) Gare Vendôme (28 min.)	Métro Atwater (39 min.) Métro Vendôme (28 min.) Gare Montréal-Ouest (19 min.)
	110 Centrale	Métro Angrignon (50 min.) Gare LaSalle (17 min.)	Métro Angrignon (47 min.)
	191 Broadway/Provost	Métro Place Saint-Henri (27 min.) Métro Lionel-Groulx (28 min.)	Métro Place Saint-Henri (28 min.) Métro Lionel-Groulx (27 min.)
	195 Sherbrooke/Notre-Dame	Métro Angrignon (24 min.)	Métro Angrignon (26 min.)
EXPRESS (en heure de pointe)	491 St-Joseph/George-V	Métro Lionel-Groulx (30 min.)	Métro Lionel-Groulx (22 min.)
	495 Lachine/LaSalle	Terminus Angrignon (41 min.)	Terminus Angrignon (36 min.)
	496 Victoria	Métro Lionel-Groulx (31 min.)	Métro Lionel-Groulx (31 min.)
NUIT	356 Lachine /Mtl Trudeau /Des Sources	Métro Frontenac (par la rue Sherbrooke)	

Le site du projet *Lachine-Est* est actuellement desservi par 7 lignes d'autobus de jour (incluant 3 lignes du réseau express et une ligne du réseau 10 minutes max.). Une ligne de nuit dessert également le secteur. Les seuls aménagements pour autobus dans le secteur sont deux courtes sections de voies :

⁴ Étude d'impacts sur les déplacements du projet de développement Lachine-Est, de la firme IBI group /DAA, produite en juillet 2014. La figure 3.1 illustrant la hiérarchie du réseau routier dans le secteur Lachine-Est à la page 13.

⁵ Mémoire de l'arrondissement de Lachine déposé au BAPE en juin 2009 – page 8.

- «sur la rue William-MacDonald, en direction est (à environ 500 mètres du site), entre la 1^{re} Avenue et l'avenue George-V. Cette voie réservée permet aux autobus de rejoindre le point de correspondance entre les lignes 90, 191, 195, 491 et 496 situé au carrefour William-MacDonald et George-V;
- sur la rue Victoria, en direction est, à l'approche de l'intersection avec le boulevard Saint-Joseph (à environ 1 000 mètres du site). Cette voie réservée doit permettre aux autobus continuant tout droit de bénéficier du feu prioritaire pour autobus (feu chandelle).»⁶

TRAIN DE BANLIEUE

Gare de train de banlieue de Lachine (ligne Montréal/Dorion-Rigaud)

La gare de train de banlieue de la ligne Montréal/Dorion-Rigaud avec sa station Lachine (rue Sir-George-Simpson et 48^e Avenue), offre un service direct vers le centre-ville à ses 440 usagers journaliers les jours de semaine (donc 880 déplacements par jour)⁷. L'actuelle offre de service est de 12 trains en direction du centre-ville et autant vers la banlieue les jours de semaine, quatre trains par direction le samedi et trois trains par direction le dimanche. Le problème est lié à la localisation de la gare desservant un secteur résidentiel de faible densité, donc difficilement accessible pour le reste de la population. Malgré la présence d'un parc dédié aux équipements sportifs de l'établissement *Lakeside Academy*, il n'y a pas de terrain disponible pour l'aménagement d'un stationnement incitatif. Les usagers du train se stationnent dans le secteur, soit directement sur la rue Sir-George-Simpson et dans les rues transversales.

Gare de train de banlieue de LaSalle (Newman/LaSalle/Lafleur)

À environ 1 km du site du projet, (2 km par le réseau de rues) se situe la gare de train de banlieue LaSalle située sur la ligne de train Candiac. La ligne Candiac relie la gare Lucien-L'Allier au centre-ville de Montréal à la ville de Candiac situé sur la Rive-Sud.

Chaque jour, la gare LaSalle est desservie par 9 trains par direction, du lundi au vendredi principalement pendant les heures de pointe de la direction la plus achalandée. Il n'y a aucun service pendant les fins de semaine.

Gare de train de banlieue Lachine-Victoria projetée «Gare du canal»

L'AMT étudie actuellement la possibilité d'implanter à Lachine une gare temporaire Lachine-Victoria sur la ligne de trains de banlieue Candiac. Cette gare sera implantée dans le quadrant sud-est de l'intersection du boulevard Saint-Joseph et des voies ferrées de la ligne de trains de banlieue Candiac. Les aménagements prévus comprendraient des quais (en hauteur), un stationnement incitatif temporaire d'environ 200 espaces de stationnement ainsi qu'un dépose-minute. Cette gare projetée par l'AMT s'inscrit dans les mesures de mitigation en vue des travaux du complexe Turcot devant s'échelonner sur une durée de 7 ans qui provoqueront un surplus d'achalandage sur le réseau local de Lachine. Donc, nous comprenons que la décision de l'AMT d'aménager une gare temporaire sur le territoire de Lachine n'a pas été prise expressément pour le développement du secteur Lachine-Est. Dans l'éventualité où la gare temporaire deviendrait permanente afin d'assurer la mobilité des résidents du secteur, il est évident que l'AMT et les acteurs municipaux devraient peaufiner l'aménagement de cette gare en fonction du futur développement résidentiel.

⁶ Étude d'impacts sur les déplacements du projet de développement Lachine-Est, de la firme IBI group /DAA, produite en juillet 2014. La figure 3.1 illustrant la hiérarchie du réseau routier dans le secteur Lachine-Est à la page 15.

⁷ Relevé AMT – Septembre 2006 fourni par la STM

TAXI-BUS

Lachine est desservi par trois taxibus, un service de transport collectif sur demande à certaines heures, soit le service Norman, Gare Lachine et Parc industriel. Ce service permet notamment de relier la portion ouest de l'arrondissement avec la gare de train de banlieue (48^e Avenue et Sir-George-Simpson) afin d'augmenter son achalandage. Il dessert principalement la clientèle du secteur industriel.

2.4 Réseau de camionnage

En 2001, l'arrondissement de Lachine, anciennement la Ville de Lachine, a établi son propre plan de camionnage, inscrit à l'article 15.1 du règlement portant sur la circulation (Règlement n°R-2404-15). Dans le secteur à l'étude, la rue Victoria et le boulevard Saint-Joseph (entre la 6^e Avenue et la rue Notre-Dame) sont des routes permises en tout temps aux camions et véhicules de commerces. Toutes les autres rues du secteur leur sont interdites. Cette interdiction ne concerne pas les camions effectuant des livraisons dans la zone interdite et ceux se rendant à leur place d'affaires située dans cette zone.

En 2013, l'arrondissement de Lachine a adopté son plan de camionnage. Dans le secteur à l'étude, la rue Victoria et le boulevard Saint-Joseph (entre la 6^e Avenue et la rue Notre-Dame) ont été retirées des routes permises en tout temps aux camions et véhicules de commerces. La «route de transit» inscrite en rouge sur le plan de camionnage concerne la 32^e Avenue, la rue Victoria et la 1^{re} Avenue et l'autoroute 20. Cette interdiction ne concerne pas les camions effectuant des livraisons dans la zone interdite et ceux se rendant à leur place d'affaires située dans cette zone⁸. Toutefois, plusieurs industries ont toujours pignon sur rue dans le secteur *Lachine-Est*, ce qui crée un achalandage important de camions.

2.5 Desserte en transport actif

Transport actif de type récréatif

L'arrondissement de Lachine a procédé à des investissements majeurs depuis une trentaine d'années de mise en valeur des rives du lac Saint-Louis. Un parc linéaire et un parc presque insulaire assurent aux citoyens une vue et un contact avec le lac Saint-Louis. Une panoplie d'équipements récréatifs ont été installés sur les berges dont des réseaux de pistes piétonnes et de pistes cyclables (la route verte) qui sont maintenant utilisées à capacité. Le réseau existant de pistes cyclables et de chemins piétonniers sont les suivants :

- la piste cyclable longeant le canal de Lachine, qui s'étend sur 14 kilomètres entre le lac Saint-Louis et le Vieux-Port de Montréal, en se ramifiant à plusieurs autres tronçons majeurs;
- la piste cyclable longeant le lac Saint-Louis et le boulevard Saint-Joseph et qui constitue le tronçon numéro 5 de la Route verte;
- la piste cyclable qui emprunte le terre-plein central de la rue Victoria (avec des accès depuis les 6^e et 18^e avenues), laquelle débute au niveau de l'échangeur Saint-Pierre pour venir se greffer à la Route verte, à la hauteur de la 32^e Avenue (La promenade du rail);
- les parcs du Village Saint-Louis qui sont reliés entre eux par un important réseau piétonnier;
- «le chemin piétonnier en gravier qui longe le lac Saint-Louis, adjacent à la Route verte et en lien direct avec l'ensemble des parcs riverains;

⁸ Plan de camionnage de Lachine.

- Cependant, et malgré la présence de nombreux trottoirs (poteaux électriques) dans le secteur, le contexte industriel actuel du secteur Lachine-Est ne se prête pas nécessairement aux parcours piétonniers, sans compter le manque d'accessibilité, au sud, en bordure du canal de Lachine⁹».

En plus des pistes cyclables des parcs linéaires et riverains, on dénombre 47 parcs et espaces verts sur le territoire.

Transport actif de type utilitaire : la desserte de transport actif dans le secteur *Lachine-Est*

Actuellement, il n'existe pas de réseau de transport actif de type utilitaire à Lachine. Toutefois, dans le cadre du projet *Lachine-Est*, un lien piéton le long de la rue publique sur le site de la Jenkins est prévu dans la continuité de celui prévu par le projet au sud du boulevard Saint-Joseph et relié par le passage piéton suggéré sur le boulevard¹⁰. De plus, un lien cyclable est proposé le long de l'avenue Georges-V et relierait la piste cyclable sur la rue Victoria et celles prévues par le projet Lachine-Est. Ainsi, la connexion des espaces verts existants (par exemple : le Parc LaSalle et le bord de l'eau) à ceux qui seront aménagés est assurée.

Les concepteurs d'une partie du projet *Lachine-Est* se basent sur le principe qu'une rue conviviale encourage les piétons à l'emprunter et proposent des aménagements offrant de larges trottoirs et des aménagements paysagers adéquats sur la rue publique. Le projet prévoit également une rue partagée, avec un large trottoir, plantations de part et d'autre et une limite de vitesse de 10 km/h qui est sujet à approbation par les différentes instances. Toutefois, la DAUSE relève que «si le transport actif influe sur la circulation locale, il reste tributaire des conditions météorologiques et n'a pas de répercussions significatives sur les déplacements résidence-travail».

3. IDENTIFICATION DU SECTEUR LACHINE-EST COMME SECTEUR DE PLANIFICATION STRATÉGIQUE

3.1 Contexte historique¹¹

Le secteur *Lachine-Est* de Lachine occupe une place importante dans l'histoire industrielle liée au canal de Lachine. Sa position stratégique au confluent du canal de Lachine et du lac Saint-Louis lui conférait, à l'époque, de multiples attraits pour l'établissement d'industries. «À cet égard, le secteur Est de Lachine était le lieu d'implantation de quatre complexes industriels dont l'activité principale à l'origine était la transformation de métaux. Bien que la fondation de Lachine remonte au XIXe siècle, l'industrialisation du secteur à l'étude ne commence que vers la fin du XIXe siècle :

- Vers 1883 : la Dominion Bridge;
- Vers 1889 : la Stelfil Limitée, une usine de production de fils métalliques;
- Vers 1904 : la Allis-Chalmers-Bullock, une usine de fabrication de moteurs et de machinerie électrique;
- En 1932 : la Jenkins Brothers, une usine de fabrication de valves»¹².

⁹ Plan d'ensemble Dominion Bridge - déposé le 28 août 2013 – Groupe IBI-CHBA-DAA-Développement Lachine-Est, p. 52.

¹⁰ Plan d'ensemble Dominion Bridge - déposé le 28 août 2013 – Groupe IBI-CHBA-DAA-Développement Lachine-Est, p. 26.

¹¹ Plan d'ensemble Dominion Bridge - déposé le 28 août 2013 – Groupe IBI-CHBA-DAA-Développement Lachine-Est, p. 9.

¹² Rapport final – Plan d'aménagement et de développement du secteur Lachine-Est de Lachine – Mars 2007 – Groupe Gauthier, Biancamano, Bolduc, urbanistes conseil, Mars 2007, p. 2.

Les facteurs de localisation qui ont influencé le choix des industriels à s'installer dans le secteur Lachine-Est étaient :

- «un réseau de transport structuré. À partir de la fin du XIXe siècle, la présence du canal de Lachine et du chemin de fer fait de Lachine un lieu privilégié pour l'implantation d'industries;
- un réseau de transport diversifié et très développé (Canal de Lachine, voies ferroviaires, voies terrestres) donnant un accès aux marchés ontarien et américain par le lac Saint-Louis ainsi qu'aux maritimes par le fleuve Saint-Laurent. Le boulevard St-Joseph est un tracé fondateur¹³ (Upper Lachine Road ou King's Highway) d'intérêt patrimonial;
- la présence, dès 1897, d'une infrastructure lourde en transport en commun desservant Lachine, soit le réseau de tramways qui assurait la mobilité de la population en général ainsi que de nombreux travailleurs provenant des usines. « Le premier trajet Montréal/Lachine fut effectué le 25 novembre 1896 à titre d'essai! Cependant, on a dû attendre au 2 janvier 1897 pour l'implantation du service régulier! Le tracé longeait la cour de triage Turcot et par endroits la petite rivière Saint-Pierre. À deux reprises en 1906 et 1951, les voies de tramways durent être déplacées afin de permettre l'agrandissement de la cour de triage... Le service quotidien, à une fréquence de vingt minutes, était offert à partir de Montréal de 5:40 AM à minuit et de Lachine de 5:50 AM à 12:50 AM ... le trajet complet s'effectuait en 50 minutes. Étant donné que le circuit était en partie à l'extérieur des limites de la métropole, la double tarification était de rigueur ... billets "de la ville" et local. ¹⁴»

Le parcours du circuit LACHINE se prolongeait :

- En bordure de la voie principale du Grand-Tronc (plus tard le CN) jusqu'à la 5^e Avenue à Lachine pour rejoindre l'artère qui allait devenir la rue Notre-Dame;
 - À la rue Dawes (34^e Avenue), les tramways continuaient en voie privée sur ce qui est devenu aujourd'hui la rue Fort-Rolland jusqu'aux environs de la rue Lachine (40^e Avenue) d'où ils empruntaient la rue Broadway jusqu'à la 44^e Avenue (Stoney Point), le "bout de la ligne" où on avait aménagé une petite gare;
 - À cette époque, c'était la limite ouest de la ville; le secteur Dixie d'aujourd'hui, jusqu'en 1912, formait la Ville de Summerlea.
- la proximité d'industries lourdes oeuvrant dans le domaine du métal»¹⁵.

Or, l'ouverture de la voie maritime du Saint-Laurent et la fermeture définitive du canal sauf à des fins d'utilisation récréatives ont privé Lachine de son principal facteur de localisation industrielle. Depuis, l'activité industrielle n'a cessé de décliner entraînant la fermeture des nombreuses usines installées le long de ses berges. Ce phénomène s'observe aussi dans le secteur industriel de Lachine.

3.2 Localisation et superficie du secteur Lachine-Est

Malgré sa proximité avec le centre-ville montréalais, une dizaine de kilomètres les sépare, Lachine est considérée comme un territoire de banlieue. «Avant les fusions municipales, le slogan «La première banlieue» était attribué à l'ex-ville de Lachine. Les typologies résidentielles confirment ce

¹³ Rapport final – Plan d'aménagement et de développement du secteur Lachine-Est de Lachine – Mars 2007 – Groupe Gauthier, Biancamano, Bolduc, urbanistes conseil, Mars 2007, p.9.

¹⁴ Site internet « Club des amis des tramways de Montréal- Capsules historiques- Le tramway Lachine.

¹⁵ Idem que la note 12.

caractère banlieusard puisque la très grande majorité des unités d'habitation de Lachine sont des maisons unifamiliales auxquelles s'ajoutent des unités de condos et des blocs d'appartements»¹⁶. À cet effet, le profil socio-démographique de Lachine prévoit à l'échelle de l'arrondissement, que «12 665 personnes, soit 68 % de la population, utilisent l'automobile pour se rendre au travail, en tant que conducteur ou en tant que passager. Par ailleurs, seulement 23 % des travailleurs se déplacent en empruntant les transports en commun, soit 4 325 personnes.»¹⁷

Le territoire à l'étude est compris entre la 6^e Avenue à l'ouest et la voie ferrée du CP à l'est, puis par la rue Victoria au nord et le Canal de Lachine au sud. Notons que le secteur est actuellement desservi d'est en ouest par le boulevard Saint-Joseph. La proximité du Vieux-Lachine ainsi que du canal de Lachine et l'intention d'en aménager ses abords en continuité avec les pistes cyclables et le parc linéaire existant est renforcée par la création de liens piétonniers-cyclables nord-sud dans le projet *Lachine-Est*.

La création d'un nouveau quartier - Le secteur *Lachine-Est* couvre une superficie approximative de 60 hectares.¹⁸ Le plan d'aménagement et de développement proposé par le consultant «Groupe IBI-DAA» prévoit la création d'un nouveau quartier d'envergure qui comprendra la construction d'environ 4 500 à 5 000 unités d'habitation. À terme, ce projet de redéveloppement d'un secteur désaffecté entraînera l'arrivée de 10 000 nouveaux résidents, ce qui représente 24 %, soit le quart de la population actuelle de Lachine qui est de 41 391 habitants¹⁹.

Le réaménagement du quartier *Lachine-Est* vise la création totalement d'un NOUVEAU QUARTIER qui se distinguera complètement des autres quartiers de l'arrondissement en raison notamment d'une densité supérieure à la densité moyenne du parc immobilier traditionnel, la création de nouveaux lotissements qui rappellent, par la taille des îlots ainsi que par l'implantation et le gabarit des bâtiments, le passé industriel du site, l'introduction d'une nouvelle typologie dans le paysage, le niveau d'aménagement exceptionnel respectueux des générations à venir basé sur le développement durable, etc. Il faudra donc augmenter la demande de services de proximité avec l'arrivée d'une nouvelle population diversifiée, redynamiser la rue Notre-Dame en ajoutant des commerces de proximité, prévoir un pôle mixte dans le prolongement de la rue Notre-Dame et valoriser les commerces existants²⁰.

3.3 Accessibilité du site *Lachine-Est*

À Lachine, la proximité du réseau autoroutier, jumelée à celle du réseau ferroviaire, offre un avantage considérable en matière d'accessibilité. Cependant, le secteur se trouve enclavé par ces mêmes infrastructures. L'enclavement du secteur Lachine-Est se caractérise par la présence :

- à son extrémité nord-est, de l'échangeur Saint-Pierre qui relie la route 138 à l'autoroute 20;

¹⁶ Mémoire des élus de l'arrondissement de Lachine– BAPE en environnement – Juin 2009, page 3.

¹⁷ Profil socio-démographique de Montréal. Direction de l'urbanisme. Division de la mise en valeur du territoire de la Ville de Montréal. Juillet 2014. Référence à la page 32.

¹⁸ Étude d'impacts sur les déplacements du projet de développement Lachine-Est » de la firme IBI group /DAA, produite en juillet 2014, page 7.

¹⁹ Profil socio-démographique de l'arrondissement de Lachine, édition mai 2009. Données statistiques issues du recensement 2006 de Statistique Canada, page 3.

²⁰ Plan d'ensemble Dominion Bridge - déposé le 28 août 2013 – Groupe IBI-CHBA-DAA-Développement Lachine-Est, p. 52.

- la route nationale 138 considérée sur ce tronçon comme partie intégrante du réseau routier géré par le Ministère des Transports du Québec (MTQ) permet de relier l'île de Montréal à la Rive-Sud, via le pont Honoré-Mercier;
- l'autoroute 20, il s'agit d'un axe majeur est-ouest pour l'île de Montréal permettant notamment de relier l'aéroport au centre-ville;
- la rue Victoria et le boulevard Saint-Joseph sont des rues collectrices alors que toutes les autres rues du secteur d'étude sont des rues locales;
- la présence d'infrastructures ferroviaires, soit les voies ferrées surélevées du CP à l'est du secteur, soit le train de banlieue Delson/Candiac ainsi que la traversée au niveau de la rue Victoria et du boulevard Saint-Joseph. Les rues Victoria et William-MacDonald sont séparées par une emprise ferroviaire. La rue Victoria a été prolongée en 2008 vers l'est, entre la 1^{re} Avenue et le boulevard Saint-Joseph et ce nouveau tronçon est aligné avec la rue William-MacDonald. Le carrefour situé entre la 1^{re} Avenue et l'avenue George-V permet de corriger cet alignement grâce à des sens uniques.

La requalification du secteur offre l'occasion de briser cet enclavement.

3.4 Impact du projet *Lachine-Est* sur le réseau de transport

Le secteur Lachine-Est étant identifié comme aire TOD au PMAD et au SAD représente un potentiel élevé pour le développement des infrastructures de transport en commun. Le TOD envisagé pour *Lachine-Est* doit être intégré au cœur du réseau. Pour se faire, il faudra :

- connecter notre secteur au reste de Montréal : Ancienne voie du grand tronc au nord de notre secteur et ancienne voie du CP à l'est;
- briser l'enclavement du secteur, mettre en valeur l'emprise du chemin de fer dans l'axe de la rue Victoria;
- étudier les possibilités d'aménager du stationnement incitatif pour le secteur de la gare localisée à la 48^e Avenue et la rue Sir-George-Simpson du côté nord de l'autoroute 20.

L'accessibilité au *secteur Lachine-Est* sera notamment affectée par les modifications du réseau routier qui découlent du réaménagement du carrefour boulevard Saint-Joseph/6^e Avenue/chemin du Musée, du prolongement de la rue Notre-Dame, de l'aménagement des accès au site du projet, du réaménagement du boulevard Saint-Joseph (gabarit de la rue et stationnement sur rue) ainsi que de l'aménagement d'une rue publique au sein du site du *projet de Jenkins*.

Compte tenu de l'enclavement du territoire, des importants chantiers routiers à venir (réaménagement du Complexe Turcot, de l'échangeur Saint-Pierre, etc.) et de l'aménagement dans le secteur *Lachine-Est*, d'une nouvelle gare de train temporaire incluant un stationnement incitatif d'environ 200 cases qui généreront, à coup sûr, un surplus de circulation dans les rues de l'arrondissement et du secteur *Lachine-Est*, nous considérons essentiel d'implanter un lien rapide en transport en commun vers le centre-ville et d'améliorer les connections avec les quartiers voisins pour le développement futur de l'arrondissement. Les infrastructures de transport à prévoir devraient logiquement être liées entre elles en fonction des aires TOD identifiées à la carte 30 «Aires TOD du PMAD» du projet de Schéma d'aménagement et de développement de l'Agglomération de Montréal.

4. CONSTAT

À Lachine, l'amélioration des déplacements et des accès intra et extra urbains à partir de l'autoroute 20 est une priorité. Au fil des ans²¹, plusieurs interventions ont été réalisées en ce sens, en voici quelques-unes :

INTERVENTION RÉALISÉE		VOLET TRANSPORT
Oui	Non	
✓		Développer un accès urbain prestigieux dans l'axe est-ouest du territoire (prolongement de la rue Victoria)
	✓	Améliorer l'axe routier de la rue Victoria entre la 32 ^e Avenue et la 55 ^e Avenue
✓ en partie		Améliorer la desserte en transport en commun – La mise en place de systèmes de Taxi-bus (STM) vers le parc industriel et du programme COMMUNauto (GRAME Clim-Action Lachine)
	✓	Améliorer l'accès à la zone industrielle nord via l'autoroute 13
✓ en partie		Améliorer l'accès via la 55 ^e Avenue (passage restreint pour les camions lourds dans le viaduc pour accéder à la zone industrielle nord)
	✓	Ouvrir la ville intérieure sur le lac Saint-Louis et le canal de Lachine
✓ en partie		Améliorer les liens avec le quartier Saint-Pierre (piste cyclable, Saint-Jacques et viaduc)
✓ en partie		Étudier la problématique de l'enclavement du quartier Saint-Pierre (dans le cadre du comité de revitalisation urbaine intégrée et de la rue Saint-Jacques)
	✓	Améliorer la fluidité de la circulation actuellement déficiente
	✓	Améliorer l'accès routier au centre-ville de Lachine peu fonctionnel et peu attrayant
✓ À l'étude réalisation en 2015		Améliorer l'aménagement spatial déficient de l'entrée de l'espace riverain et de l'embouchure du Canal : chemin du Musée/6 ^e Avenue/Saint-Joseph ET chemin du Canal et de la rue Saint-Patrick (Arrondissement de LaSalle) ainsi que les liens inter-arrondissement
✓		Améliorer le plan de camionnage regroupant certains problèmes (accessibilité de la rue Norman, continuité du réseau, etc.)

Le bilan de ces réalisations en lien avec le Plan de transport de Montréal (2008) nous révèle que plusieurs travaux relatifs aux infrastructures routières ont été complétés, quelquefois de façon

²¹ Plan d'action de développement stratégique pour les années 2000 – Réalisée par la ville de Lachine «La première banlieue»- La Société Biancamano, Bolduc.

partielle ou totale, en vue d'améliorer l'accessibilité de Lachine et de ses différents secteurs; cependant, il reste encore plusieurs interventions majeures à réaliser dans les prochaines années.

Situation actuelle déficiente : À Lachine, la proximité du réseau autoroutier, jumelée à celle du réseau ferroviaire offre un avantage considérable en matière d'accessibilité. Cependant, **le secteur se trouve enclavé par ces mêmes infrastructures**. L'accessibilité de Lachine est donc à définir dans une stratégie globale.

PROBLÈME D'ACCESSIBILITÉ

- Lachine, est un **secteur de transit** lorsqu'il y a de la congestion sur l'autoroute 20. **Le boulevard Saint-Joseph et la rue Victoria** sont empruntés par plusieurs automobilistes comme **voies alternatives**;
- **L'amélioration de la fluidité de la circulation** actuellement déficiente en raison du problème «d'entonnoir» causé par le tracé des autoroutes 13 et 20, la 1^{re} Avenue et la route 138 (pont Honoré-Mercier);

PROBLÈME D'ACCESSIBILITÉ PAR SECTEUR

Secteur *Lachine-Est*

- **L'aménagement spatial déficient de l'entrée de l'espace riverain et de l'embouchure du canal** : Intersection du chemin du Musée, chemin du Canal et de la rue Saint-Patrick liant l'arrondissement de Lachine à l'arrondissement de LaSalle. Bien que la présence de cyclistes en heures de pointe soit négligeable à cette intersection, il en est tout autrement la fin de semaine où cette intersection devient parfois dangereuse. Un nouvel aménagement est prévu pour cette intersection par la ville-centre – Projet 2015;
- **Le réaménagement du carrefour boulevard Saint-Joseph, de la 6^e Avenue et le chemin du Musée**, la Division sécurité et aménagement du réseau artériel» de la Ville de Montréal prévoit un réaménagement de cette intersection. Ce réaménagement comprend la mise en sens unique vers l'est du boulevard Saint-Joseph entre le chemin du Musée et la rue Saint-Louis, un réaménagement géométrique de l'intersection ainsi que l'installation d'un nouveau système de feux de circulation;²²

Secteur industriel

- **L'enclavement grave du parc industriel nord** passant notamment par l'amélioration de **l'axe nord-sud de la 55^e Avenue** et **l'accès au parc industriel de Dorval**;

Quartier Saint-Pierre

- **L'enclavement du quartier Saint-Pierre** notamment dans l'optique de la construction d'équipements communautaires projetés dans le quartier *Lachine-Est* et du redéveloppement du terrain de golf Meadowbrook et de la rue Norman (rue industrielle difficilement accessible par l'avenue Émile-Pominville située dans un quartier résidentiel);

²² Étude de la firme IBI Group/DAA. Page 50.

Secteur centre

- **L'accès au centre-ville lachinois** est en développement avec l'ouverture partielle de la 32^e Avenue, encore peu développée, restreignant ainsi l'accès des travailleurs et des touristes (randonneurs et cyclistes) aux commerces et services. La circulation entre le centre-ville et le parc riverain présente un problème majeur au niveau récréotouristique.
- **L'accessibilité de Lachine** est donc à définir dans une stratégie globale. Le transport en commun à Lachine présente un problème majeur notamment au niveau récréotouristique. Le Vieux-Lachine est difficilement accessible. En voiture, Lachine se trouve à 15 minutes du centre-ville de Montréal. Pourtant en transport en commun, le trajet est beaucoup plus long.

Situation actuelle déficiente : il n'existe pas d'infrastructures de transport lourd reliant efficacement Lachine au centre-ville de Montréal

TRANSPORT EN COMMUN

- **L'absence d'un métro souterrain ou de surface** desservant l'arrondissement et reliant Lachine au réseau montréalais, la station la plus proche étant à LaSalle, soit la station de métro Angrignon.
- Autrefois, **Lachine était desservie par un réseau de tramways**. Le service quotidien était à une fréquence de vingt minutes et le trajet complet s'effectuait en 50 minutes. « L'implantation du service régulier du tramway a été inauguré le 2 janvier 1897. Le tracé longeait :
 - La cour de triage Turcot et par endroits la petite rivière Saint-Pierre;
 - Le parcours du circuit LACHINE se prolongeait en bordure de la voie principale du Grand-Tronc (plus tard le CN) jusqu'à la 5^e Avenue à Lachine pour rejoindre l'artère qui allait devenir la rue Notre-Dame;
 - À la rue Dawes (34^e Avenue), les tramways continuaient en voie privée sur ce qui est devenu aujourd'hui la rue Fort-Rolland jusqu'aux environs de la rue Lachine (40^e Avenue) d'où ils empruntaient la rue Broadway jusqu'à la 44^e Avenue (Stoney Point), le "bout de la ligne" où on avait aménagé une petite gare. À cette époque, c'était la limite ouest de la ville; le secteur Dixie d'aujourd'hui, jusqu'en 1912, formait la Ville de Summerlea.²³»
- **Le sous-développement du transport en commun** et ce, malgré la présence de la gare de train de banlieue au pied de l'autoroute 20 (rue Sir-George-Simpson et 48^e Avenue) et collée à la zone industrielle nord de Lachine. La gare reste éloignée du centre-ville lachinois, n'offre pas de stationnement et est située dans un quartier résidentiel de faible densité (typologie unifamiliale de faible densité);
- **Le manque de transport en commun et de fluidité de la circulation** ressort ainsi comme un frein au développement économique local. La déficience des moyens de transport en commun pour accéder au parc industriel nord; limitant ainsi l'accès aux travailleurs lachinois issus de la classe défavorisée à des emplois pouvant répondre à leurs qualifications;

²³ Site internet « Club des amis des tramways de Montréal- Capsules historiques- Le tramway Lachine.

Situation actuelle déficiente - il n'existe pas de lien « utilitaire » en transport actif

À l'exception de la route verte (lien récréatif) qui longe le canal de Lachine et le boulevard Saint-Joseph ainsi que le lien cyclable longeant la rue Victoria à partir du quai de la 32^e Avenue, (La promenade du rail) et allant rejoindre le quartier Saint-Pierre par la rue Saint-Jacques et la rue des Érables (tunnel piéton) pour accéder à la ville de Montréal-Ouest, il n'existe pas de lien utilitaire en transport actif (piste cyclable et liens piétons, etc.) dans l'arrondissement.

- L'accès au centre-ville lachinois est en développement avec l'ouverture partielle de la 32^e Avenue, encore peu développée, restreignant ainsi l'accès des travailleurs et des touristes (randonneurs et cyclistes) aux commerces et services. La circulation entre le centre-ville lachinois et le parc riverain présente un problème majeur au niveau récréotouristique.

Horizon 10 ans ...

En somme, selon les conclusions de l'étude d'impact sur les déplacements réalisée par la firme IBI group/DAA, le redéveloppement du secteur *Lachine-Est* va ajouter une pression très importante dans un secteur sensible et non desservi par l'arrivée d'une nouvelle population diversifiée évaluée à près de 10 000 personnes. «Ainsi, des déplacements supplémentaires en transport en commun vont s'ajouter à ceux existants. Il sera donc nécessaire de procéder à une révision de l'offre et des aménagements de transport en commun dans le secteur à l'étude, l'offre actuelle étant peu compétitive par rapport à l'automobile. L'implantation de la gare de train Lachine-Victoria (gare du canal) de l'AMT comprenant un stationnement incitatif et un dépose-minute va entraîner des déplacements supplémentaires dans le secteur, tout en proposant une nouvelle offre de mobilité aux résidents du secteur»²⁴.

« L'analyse de la situation à l'horizon 10 ans montre que l'axe du boulevard Saint-Joseph dans sa configuration projetée, avec une voie de circulation par direction, est proche de sa capacité en pointe de l'après-midi. Pour la pointe du matin, les conditions de circulation restent bonnes dans l'ensemble. Pour la pointe de l'après-midi, on observe une amélioration des conditions dans l'axe de la 6^e Avenue et du chemin du Musée, mais les intersections du boulevard Saint-Joseph avec l'avenue George-V et la rue Victoria présentent quelques problématiques».

²⁴ Étude d'impacts sur les déplacements du projet de développement Lachine-Est, de la firme IBI group /DAA, produite en juillet 2014. La figure 3.1 illustrant la hiérarchie du réseau routier dans le secteur Lachine-Est, page 58.

5. DEMANDE

PROBLÈME D'ACCESSIBILITÉ

- Améliorer les **déplacements et les accès intra et extra urbains** à partir de l'autoroute 20 et à partir des portes d'entrée de l'arrondissement.

Secteur *Lachine-Est*

- **Élargir à quatre voies le boulevard Saint-Joseph dans le secteur *Lachine-Est*** qui passe nécessairement par la modification du pont ferroviaire surélevé. Rappelons que la structure du pont ferroviaire est identifiée dans la politique du patrimoine (2005) de la Ville de Montréal et de plus, il faudra **ajouter des trottoirs et des pistes cyclables et relocaliser des poteaux électriques**.

Secteur industriel

- **Réaménager le viaduc dans l'axe de la 55^e Avenue** donnant accès au parc industriel nord;
- **Améliorer l'accès à la zone industrielle nord via l'autoroute 13.**

Quartier Saint-Pierre

- **Réaménager l'échangeur Saint-Pierre** en vue notamment de désenclaver le quartier Saint-Pierre. Toutefois, ce chantier routier n'est prévu qu'à la suite du réaménagement du complexe Turcot qui devrait s'échelonner sur une période de 7 ans.
- **Évaluer la possibilité d'aménager une passerelle surélevée au-dessus des voies ferrées dans l'axe de la 1^{re} Avenue** donnant accès au secteur industriel de la rue Norman et dans l'éventualité de donner accès au futur développement du secteur Meadowbrook.

Secteur centre

- **Réévaluer l'accès routier au centre-ville de Lachine** peu fonctionnel et peu attrayant en prévoyant l'ouverture partielle du tracé nord-sud de l'axe de la 32^e Avenue qui est l'une des principales portes d'entrée de l'arrondissement. Ouvrir l'arrondissement sur le lac Saint-Louis et le canal de Lachine.

TRANSPORT EN COMMUN

- **Prolonger le métro (souterrain ou de surface) vers l'aéroport de Dorval** en prévoyant une nouvelle station à Lachine, soit la gare projetée «Gare du canal» dans le secteur Lachine-Est. **Le lien « le chapelet de métro» avec les autres arrondissements ou ville sera celui dicté par les aires TOD identifiées au PMAD.**²⁵ En somme, l'aire TOD identifiée pour le secteur de la gare de LaSalle (Newman-LaSalle-Lafleur) devrait être liée à celle projetée «Gare du Canal» dans le secteur *Lachine-Est* pour ensuite se rendre jusqu'à la gare de la 48^e Avenue et de la rue Sir-George-Simpson pour finalement se terminer à l'Aéroport Montréal-Trudeau à Dorval qui sont aussi identifiées au PMAD comme des aires TOD.²⁶
- Évaluer la possibilité d'aménager un stationnement incitatif du côté nord de l'autoroute 20. Actuellement les secteurs sud et nord desservant la gare de la 48^e Avenue et de Sir-George-Simpson sont reliés par un tunnel pour piétons;
- **Intensifier la desserte de transport en commun par le train de l'ouest**, tel qu'illustré sur la carte 9 intitulée «Grands projets d'infrastructures en transport collectif» du Schéma d'aménagement et de développement de l'Agglomération de Montréal (SAD)²⁷. **Le développement d'un réseau de transport collectif reliant les arrondissements du sud-ouest de l'île de Montréal afin d'augmenter l'attractivité et l'achalandage du transport collectif.** À cet effet, dans le cadre des mesures de mitigation proposées pour le complexe Turcot, la Chambre de commerce du Montréal métropolitain voit un potentiel à long terme à l'augmentation de l'offre en transport en commun : «Si les usagers sont satisfaits de la qualité, de la fréquence et de la fiabilité des services qui leur sont offerts, ils seront peu enclins à reprendre leur voiture pour se rendre au travail une fois les travaux de reconstruction du complexe complétés»²⁸.

TRANSPORT ACTIF

- **Améliorer la desserte en transport actif** – À Lachine, le réseau de parcs et d'espaces verts est considérable, il y aurait lieu de créer des liens entre chacun d'eux. De façon générale, le transport actif pourrait être encouragé en améliorant les aménagements cyclables et piétons, en particulier sur les axes nord-sud de l'arrondissement. Le prolongement de la piste cyclable longeant le bord de l'eau avec l'intérieur de l'arrondissement pourrait se traduire par la création d'axes de liaison qui sont d'ailleurs illustrés sur le plan d'accessibilité au site dans le plan d'ensemble préparé par la firme IBI-DAA²⁹ :
 - axe de la 6^e Avenue : accès du secteur nord de la ville – borde le site de Lachine-est et le prolongement de la rue Notre-Dame;
 - axe de la 15^e Avenue entre le parc LaSalle et le cœur institutionnel du Vieux-Lachine (repère visuel, clochers de l'église et les bâtiments à angle sur la rue Notre-Dame).
 - axe de la 18^e Avenue : mairie, marché public et le nouveau quartier. Un repère visuel de la tour de la caserne et le chemin le plus court entre le canal et le fleuve.

²⁵ Le «chapelet» de métro selon l'axe des TOD à l'échelle d'agglomération - Carte 30 – Aires TOD du PMAD.

²⁶ Voir l'extrait de la carte 31 – Modulation de la densité résidentielle avec le prolongement de la ligne de métro proposé dans le SAD de l'agglomération de Montréal.

²⁷ Référence aux pages 55 et 56 du SAD.

²⁸ Projet de reconstruction du complexe Turcot à Montréal, Montréal-Ouest et Westmount, page 29.

²⁹ Référence à la page 26- «Plan d'accessibilité au site».

6. CONCLUSION

Modèle de développement axé sur l'automobile

La forme de nos milieux de vie est intimement liée aux systèmes de transport. Ainsi l'arrivée de la voiture et son acquisition par un nombre croissant de ménages a depuis environ 60 ans bouleversé le visage de nos villes, nos quartiers, nos rues et même nos bâtiments³⁰. En tant que «première banlieue» de la ville de Montréal et comme ville ouvrière ayant connu un essor économique considérable au XIXe siècle, **Lachine est le parfait exemple illustrant une société qui est passée d'un urbanisme qui favorisait la proximité à une planification basée sur la ségrégation des activités et l'accroissement des distances à parcourir au quotidien.** Toutefois, en raison notamment du coût croissant des infrastructures, en particulier de transport (construction, réaménagement, réparations etc.), l'étalement urbain et l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre, les acteurs municipaux et les gouvernements doivent faire le **CONSTAT D'ÉCHEC** relativement au développement urbain fondé sur le recours massif aux déplacements motorisés individuels.

Changement majeur de mentalité et des façons de faire

Cependant, il ne faut surtout pas sous estimer le changement MAJEUR de mentalité de la population (les déplacements plus rapide en voiture) puisque l'utilisation du transport en commun n'est pas dans les mœurs de notre société, les conditions météorologiques (les gens sont moins enclin à utiliser le transport actif par des périodes de grands froids) et des façons de faire d'une multitude d'acteurs publics ou privés, ce qui représente un virage à 180 degrés. Selon la Chambre de commerce du Montréal métropolitain, «Si les usagers sont satisfaits de la qualité, de la fréquence et de la fiabilité des services qui leur sont offerts, ils seront peu enclins à reprendre leur voiture pour se rendre au travail une fois les travaux de reconstruction du complexe complétés»³¹.

Secteur Lachine-Est ...

Dans un processus de planification, il apparaît essentiel d'inclure des principes qui favorisent le développement urbain durable. L'identification du secteur *Lachine-Est* comme axe prioritaire de développement doit aller au-delà de l'identification d'une aire TOD dans les différents outils de planification en mettant en place notamment, les infrastructures lourdes de transport nécessaires à la réalisation du futur développement, les principes des collectivités viables (compacité et densité, mixité des activités, proximité et diversité de l'offre commerciale et de service, perméabilité de la trame urbaine, etc.) et une planification à l'échelle locale mais également à l'échelle d'agglomération. Sinon, la création de ce nouveau milieu de vie ne correspondra aucunement à la vision et aux principes des collectivités viables.

L'une des stratégies, afin de concevoir des villes où il est possible de se déplacer sans voitures pour une majorité de déplacements est le **TRANSIT-ORIENTED DEVELOPMENT (TOD)** qui vise essentiellement de réarticuler l'urbanisation, la densification et le transport en commun. En somme, dans la planification du développement du secteur *Lachine-Est*, il est primordial pour nous de mettre les infrastructures de transport collectif en AMONT au développement résidentiel. Nous sommes persuadés de la cohérence d'une certaine densification urbaine en lien avec les infrastructures qui auront été mis en place afin que la population soit en mesure de s'approprier les changements provoqués par :

³⁰ Vivre en ville. Retisser la ville- Réarticuler urbanisation, densification et transport en commun. page 17.

³¹ Projet de reconstruction du complexe Turcot à Montréal, Montréal-Ouest et Westmount, page 29.

- l'arrivée massive de nouveaux résidents (près de 10 000 nouveaux résidents, ce qui représente 24 %, soit le quart de la population actuelle),
- les nombreux chantiers routiers à venir (le réaménagement du complexe Turcot et, par la suite, de l'échangeur Saint-Pierre, etc.),
- le rabattement d'automobilistes provenant de l'extérieur de l'arrondissement (banlieue, l'ouest de l'île), etc., suite à l'aménagement de la nouvelle gare de train (gare du Canal) temporaire incluant 200 cases de stationnement.

Nous ne croyons pas que nous devons en revenir aux quartiers ouvriers du début du siècle (service du tramway de Lachine) mais on doit OBLIGATOIREMENT, en raison des constats formulés précédemment et dans le contexte de redéveloppement du secteur Lachine-est, repenser conjointement au niveau de l'Arrondissement et de la Ville-Centre l'aménagement de tout le territoire et des réseaux de transport pour assurer la prise en compte des besoins d'accessibilité du secteur et pour mettre en place des conditions favorables à l'utilisation des modes de transport alternatifs à l'automobile. À cet effet, vous trouverez donc ci-après les principales demandes de l'arrondissement de Lachine :

1^{re} demande

Mettre en place un système d'infrastructures de transport lourd reliant efficacement Lachine au centre-ville de Montréal, par exemple, par le prolongement du métro (souterrain ou de surface) vers l'aéroport de Dorval en prévoyant une nouvelle station à Lachine, soit la gare projetée «Gare du Canal» dans le secteur Lachine-Est. Le lien avec les autres arrondissements ou ville devrait être celui dicté par les aires TOD identifiées au PMAD³². En somme, l'aire TOD identifiée pour le secteur de la gare de LaSalle (Lafleur /Newman, LaSalle) devrait être liée à celle du secteur Lachine-Est (Gare du canal) pour ensuite se rendre jusqu'à la gare de la 48^e Avenue et de la rue Sir-George-Simpson (Gare de Lachine) et finalement à Dorval, le tout tel qu'illustré sur l'extrait du plan 9 intitulé «Grands projets d'infrastructures en transport collectif avec le prolongement de la ligne de métro proposée» ainsi que sur l'extrait la carte 31 «Modulation de la densité résidentielle avec prolongement de la ligne de métro proposée» illustrant le «chapelet de métro» selon l'axe des TOD.³³

2^e demande

Intensifier la desserte de transport en commun par le train de l'ouest, tel qu'actuellement illustré sur la carte 9 «Grands projets d'infrastructures en transport collectif» du Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal et la carte 31 «Modulation de la densité résidentielle».

Ancienne emprise ferroviaire de l'axe de la rue Victoria - Le mode d'implantation de transport collectif qui sera privilégié pour l'arrondissement de Lachine, qu'il soit sous forme de métro (souterrain ou de surface) ou d'autobus ou autre devra LOGIQUEMENT permettre de connecter Lachine au reste de Montréal et de briser l'enclavement et ce, en mettant en valeur l'ancienne emprise ferroviaire dans l'axe de la rue Victoria.

³² Le «chapelet» de métro selon l'axe des TOD à l'échelle d'agglomération - Carte 30 – Aires TOD du PMAD.

³³ Extraits des cartes 9 « Grands projets d'infrastructures en transport collectif» et 31 « Modulation de la densité résidentielle» du SAD

La prise en considération des demandes de l'arrondissement de Lachine par la Commission, nous permettra de cheminer dans le bilan de nos réalisations en lien avec les objectifs du Plan de transport de la ville de Montréal (2008) relativement aux travaux d'infrastructures routières qui ont déjà été complétés, quelquefois de façon partielle ou totale, en vue d'améliorer l'accessibilité de Lachine et de ses différents secteurs. Toutefois, nous croyons qu'il reste encore beaucoup de travail à réaliser en ce sens et que le problème d'accessibilité à Lachine doit être défini dans une stratégie globale, tel que le prônent les différents outils de planification du gouvernement, de l'agglomération et de la ville de Montréal. C'est pourquoi nous considérons essentiel d'implanter un lien rapide en transport en commun (par exemple : métro souterrain ou en surface) vers le centre-ville et d'améliorer les connections avec les quartiers voisins pour le redéveloppement futur de l'arrondissement de Lachine.

ANNEXE



Plan d'ensemble Dominion Bridge Groupe TBT-DAA Développement Lachine. 1st. p. 4

Carte 30 – Aires TOD du PMAD

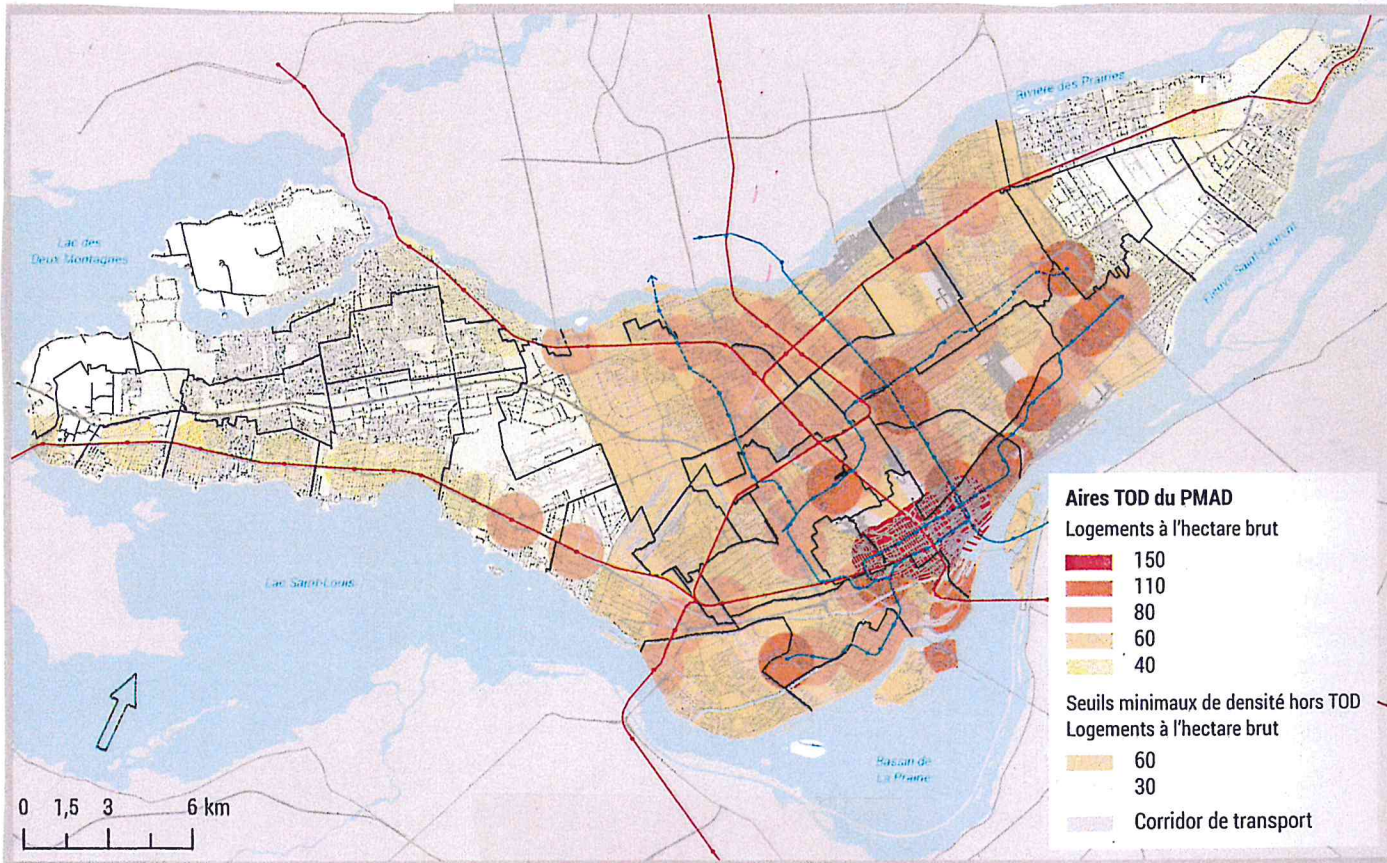
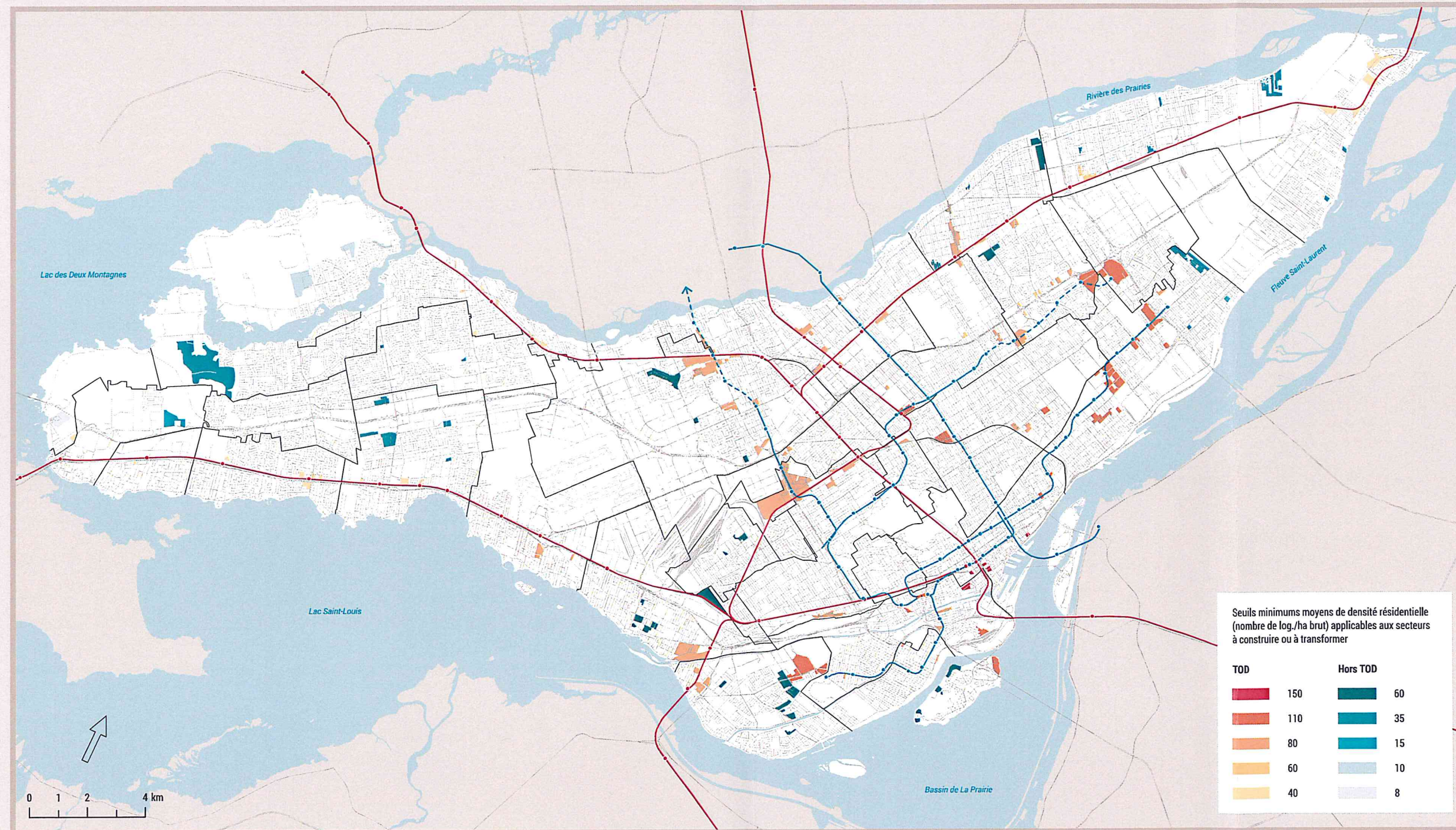


Schéma d'aménagement et de développement de l'Agglomération de Montréal. Projet septembre 2014. p 124.

Carte 32 – Densité résidentielle



Carte 9 – Grands projets d'infrastructures en transport collectif

- Mesures préférentielles pour bus à l'étude (STM)
- 1 Boulevard Saint-Charles
 - 2 Boulevard Brunswick
 - 3 Boulevard Hymus
 - 4 Boulevard des Sources
 - 5 Boulevard de la Côte-Vertu
 - 6 Boulevard Thimens
 - 7 Rue Grenet
 - 8 Boulevard Cavendish*
 - 9 Autoroute 20

- 10 Chemin Queen-Mary
- 11 Rue Sherbrooke vers centre-ville
- 12 Rue Saint-Jacques
- 13 Boulevard De La Vérendrye
- 14 Rue Wellington
- 15 Boulevard de l'Acadie
- 16 Boulevard Saint-Laurent
- 17 Rue Saint-Denis
- 18 Rue Saint-Hubert
- 19 Rue Fleury Est
- 20 Rue Jarry
- 21 Rue Bélanger

- 22 Avenue Papineau
- 23 Rue Viau
- 24 Boulevard Lacordaire
- 25 Boulevard Langelier
- 26 Boulevard des Galeries-d'Anjou
- 27 Boulevard Louis-H.-La Fontaine
- 28 Rue Sherbrooke Est
- 29 Rue Hochelaga
- 30 Rue Notre-Dame Est
- 31 Boulevard Perras
- 32 Boulevard Maurice-Duplessis

- Mesures préférentielles pour bus à l'étude (AMT)
- 33 Autoroute 40 Ouest
 - 34 Autoroute 13
 - 35 Boulevard Henri-Bourassa
 - 36 Autoroute Bonaventure
 - 37 Autoroute 40 Est
 - 38 Rue Sherbrooke Est

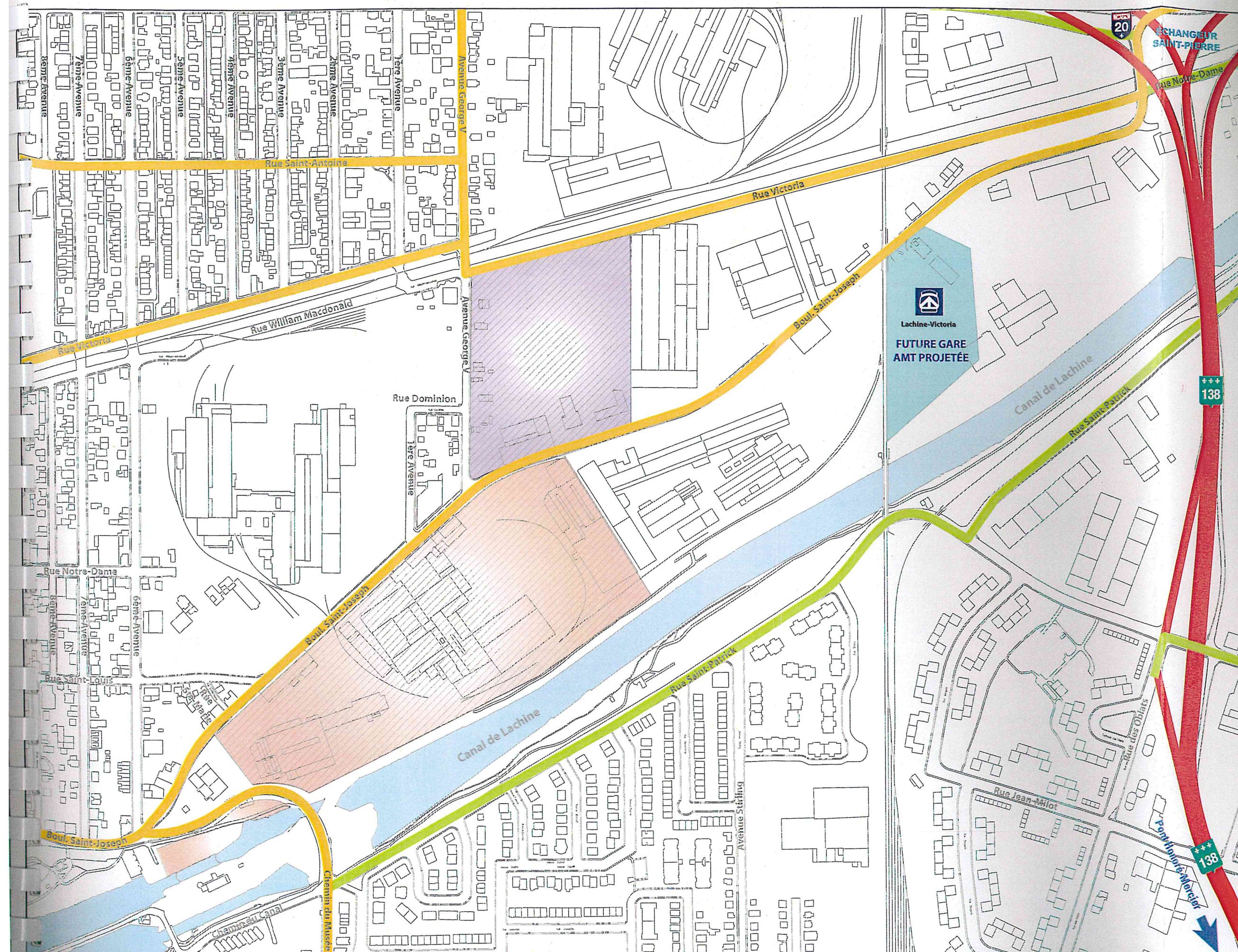
Projets à l'étude

- A Prolongement de la ligne bleue du métro vers Anjou
- B Implantation d'un service rapide par bus (SRB) sur l'axe Pie-IX
- C1 Prolongement du SRB dans l'axe Henri-Bourassa
- C2 Prolongement du SRB dans l'axe Notre-Dame
- D Prolongement de la ligne orange du métro vers Laval
- E Bonification de l'offre de transport collectif dans le corridor du pont Champlain
- F Analyse de la desserte de l'ouest de l'île en transport collectif
- G Implantation d'un SRB dans l'axe Côte-Vertu-Sauvé





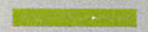
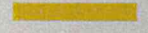
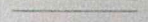


- Ligne de métro
- - - Prolongement de la ligne de métro à l'étude
- Ligne de train de banlieue
- - - Système rapide par bus (SRB)
- - - Projet d'infrastructure
- Mesure préférentielle pour bus à l'étude (STM)
- Mesure préférentielle pour bus à l'étude (AMT)

* Projet en lien avec le raccordement du boulevard Cavendish



LÉGENDE

-  Site du projet Dominion Bridge
-  Site du projet Jenkins
-  Projet de la future gare AMT Lachine-Victoria
-  Autoroute ou route nationale
-  Artère secondaire
-  Collectrice
-  Rue locale



PROJET DE DÉVELOPPEMENT JENKINS
ÉTUDE D'IMPACT SUR LES DÉPLACEMENTS

HIÉRARCHIE DU RÉSEAU ROUTIER

3.1



DAA

Client

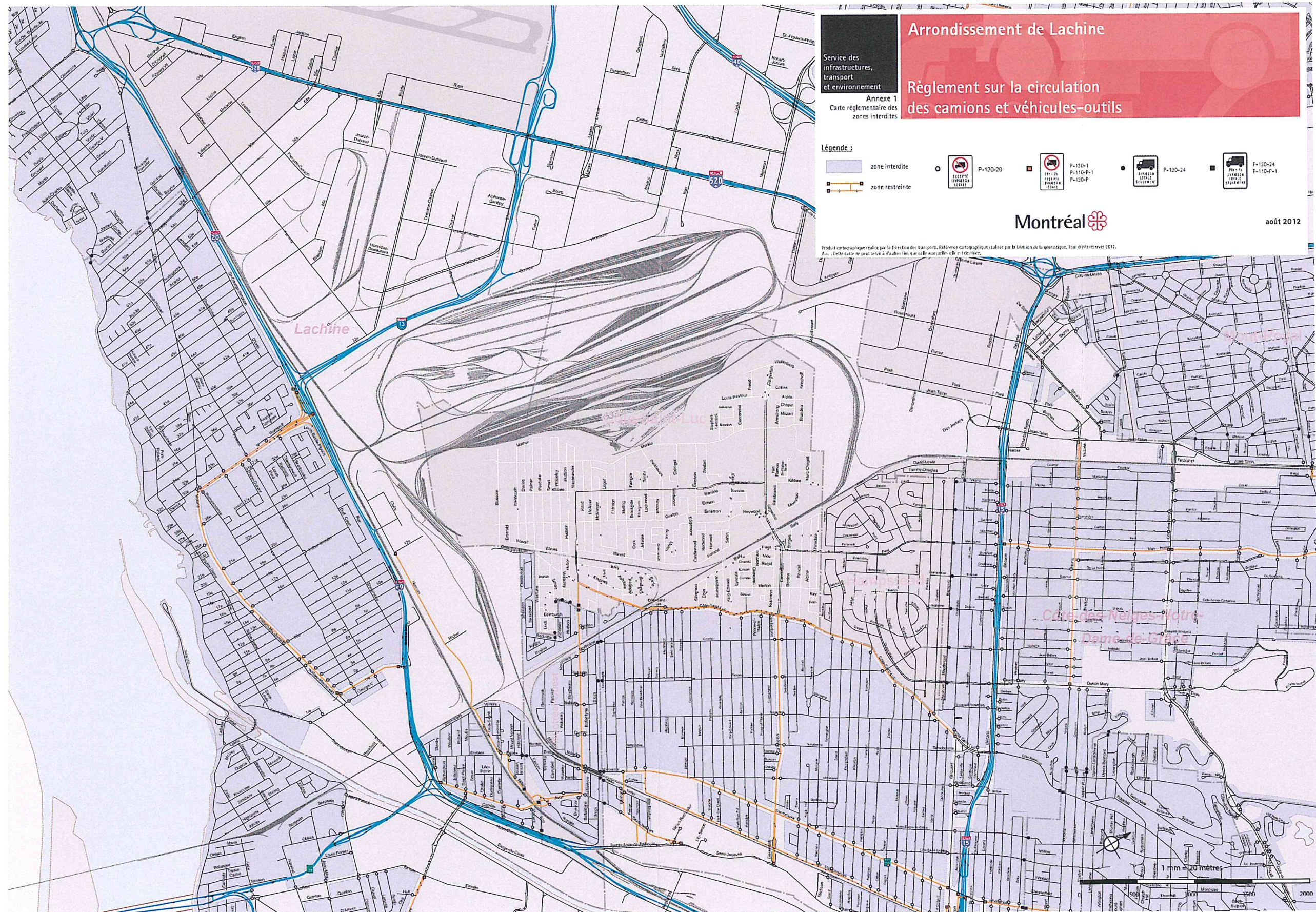


SMi
 LE GROUPE S.M.
 INTERNATIONAL INC.

Consultant

Juillet 2014
 F1314021

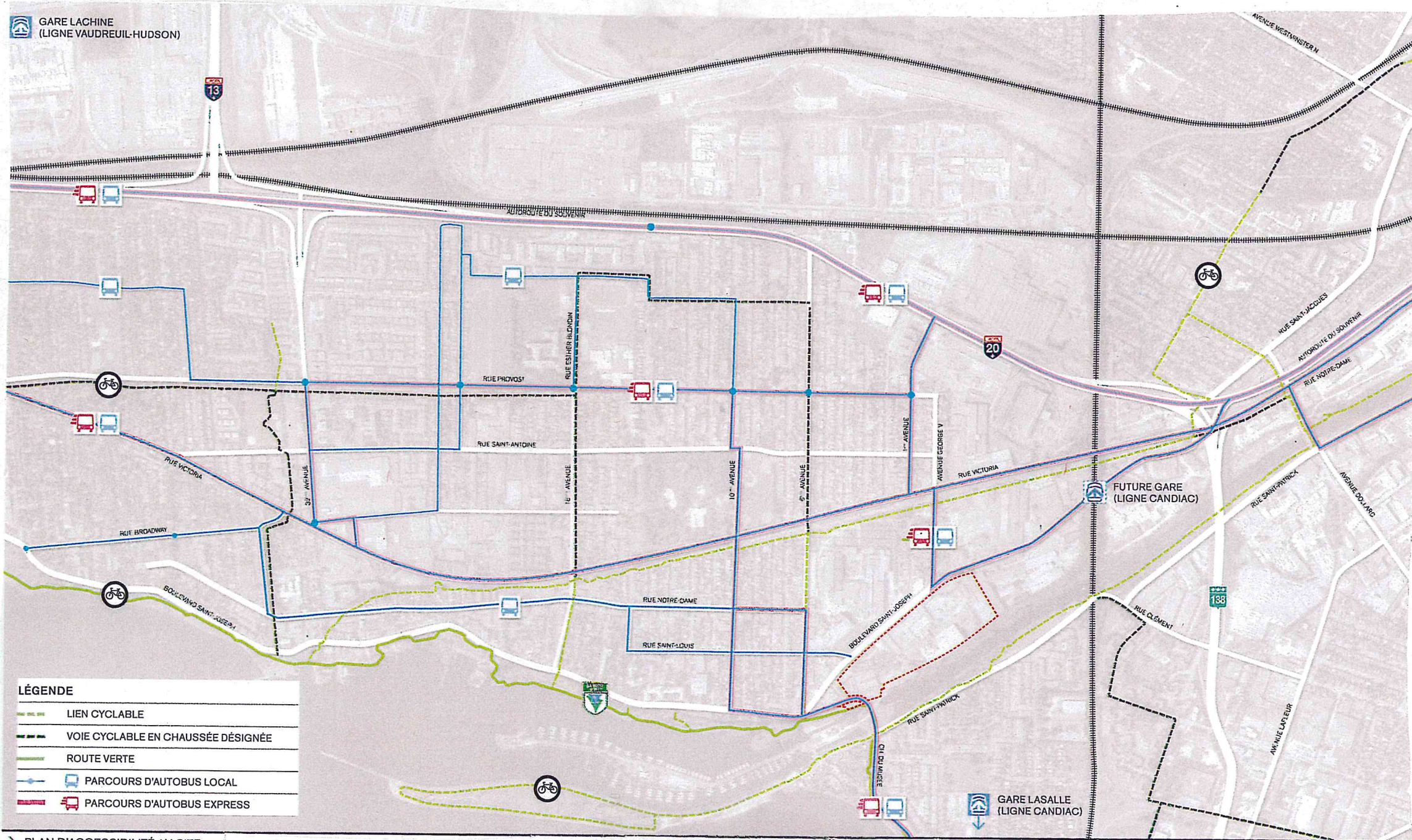
F1314021_3.1_hierarchie.ai



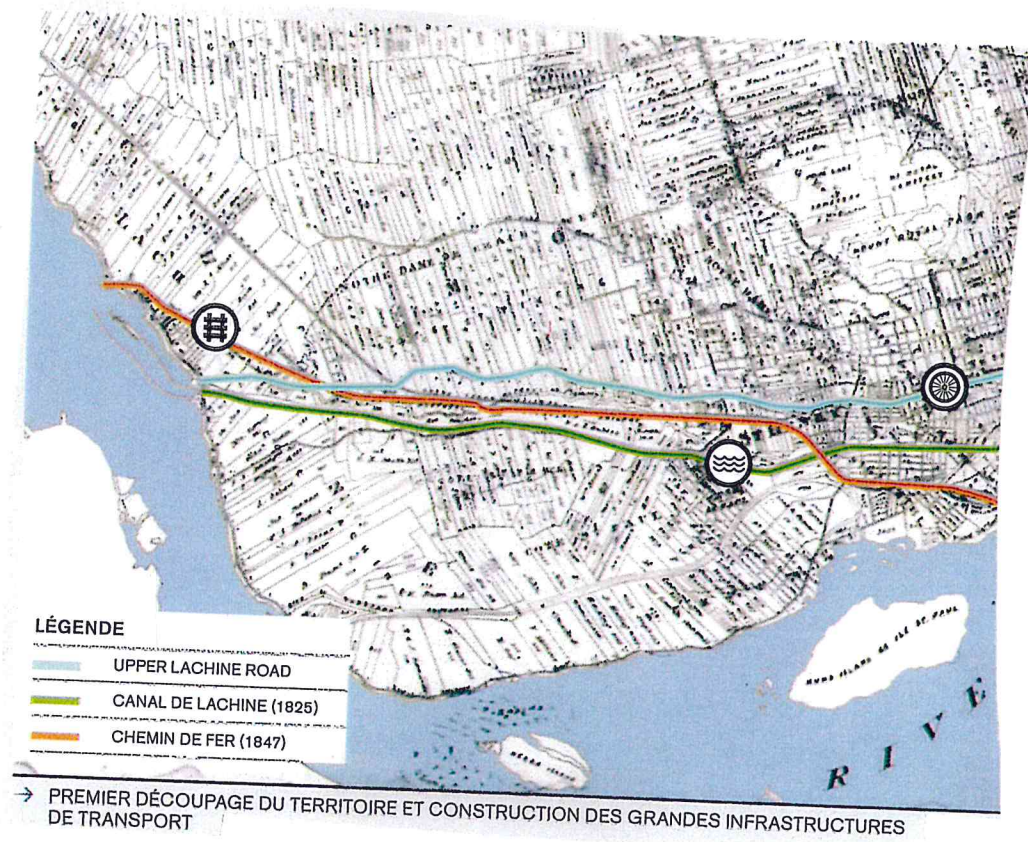
Plan de camionnage - Décembre 2013.



Plan d'ensemble Dominion Bridge - 28 août 2013. Groupe IBI-CHBA-DAA-
Développement Lachine - Est p. 52.



Plan d'ensemble Dominion Bridge-Groupe IBX-CHBA-DAA-Développement Lachine-Est, p.26.



Plan d'ensemble Dominion Bridge - Groupe IBI - CHBA-DAA - Développement Lachine-Est. p.9.

Extrait de la carte 9 – Grands projets d’infrastructures en transport collectif avec prolongement de la ligne de métro proposé



Extrait de la carte 31 – Modulation de la densité résidentielle avec prolongement de la ligne de métro proposé

