

STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE ET MONTAGE DE PROJET POUR LA REVITALISATION ET L'EXTENSION DE LA RUE NOTRE-DAME DANS LE QUARTIER LACHINE-EST À MONTRÉAL



UNIVERSITÉ DE MONTRÉAL

JESÚS AMADOR GARCIA
CORENTIN LECLERCQ
VÉRONICA OCAMPO LICEAGA
YI CHUAN WANG

TRAVAIL PRÉSENTÉ À MONSIEUR : MICHEL MAX RAYNAUD

URB-6020/AME-6917
ATELIER DE MONTAGE ET GESTION DE PROJETS D'AMÉNAGEMENT
LE 8 MAI 2020

Table des matières

1. Contextualisation	2
1.1 Localisation	2
1.1.1 L'arrondissement de Lachine	2
1.1.2 Le site	2
1.2 Historique	2
1.2.2 Patrimoine	3
1.3 Contexte sociodémographique	4
1.4 Cadre règlementaire	6
1.1.4 Le Plan métropolitain d'Aménagement et de Développement	6
1.4.2 Le Schéma d'aménagement	7
1.4.3 Le Plan d'urbanisme de Montréal	7
1.4.4 Le Plan Particulier d'Urbanisme	8
2. Diagnostic	9
2.1 Situation commerciale du quartier	9
2.2 Enjeux	10
2.3 Analyse SWOT	11
2.4 Conditions de réussite	
3. Stratégie d'aménagement	14
3.1 Pistes d'intervention	14
3.2 Projet global	16
3.2.1 Démarche globale du projet	17
3.3 Projet levier	18
3.3.1 Stratégies complémentaires	20
4. Stratégie de gestion du projet levier	21
4.1 Identification des parties prenantes	21
4.1.1 Création des partenariats	26
4.2 Analyse des risques	27
4.3 Démarche et échéancier	29
4.4 Stratégie de communication	30
5. Conclusion	32
6. Annexes	33

1. Contextualisation

1.1 Localisation

1.1.1 L'arrondissement de Lachine

L'arrondissement est situé à l'ouest de l'Île de Montréal. Localisé au bord du canal de Lachine, il est mitoyen à l'arrondissement de Lasalle et des municipalités de Montréal-Ouest et Côte-Saint-Luc à l'est ainsi que de la cité de Dorval à l'ouest. Suite à la réorganisation municipale de 2002, Lachine est pleinement devenu un des dix-neuf arrondissements urbains de la Ville de Montréal alors qu'elle avait un statut de municipalité jusqu'alors. Son territoire de 2 000 ha résulte de la fusion des villes de Lachine et de Saint-Pierre qui a eu lieu en 2000.

Situé à une dizaine de kilomètres de l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau et d'une dizaine de minutes du centre ville de Montréal, l'arrondissement de Lachine est également facilement accessible en voiture grâce à sa proximité avec de grandes voies de circulation comme l'Autoroute 520 au nord ou encore l'A20 qui traverse l'arrondissement d'ouest en est.

Le secteur Lachine-Est est situé dans la partie est de l'arrondissement. Au sud de celui-ci, le canal de Lachine délimite le territoire du secteur de LaSalle, alors qu'à l'est s'étend une zone d'activités industrielles. Les limites du quartier sont représentées par la 6e Avenue, la rue Victoria et les voies ferroviaire.

1.1.2 Le site

Situé dans la partie est de l'arrondissement, le site qui est ici étudié longe le canal Lachine qui s'étend au sud de Lachine Est alors qu'au nord l'Autoroute 20 distingue le site de la zone industrielle de Lachine. Délimité à l'est par l'échangeur Saint-Pierre, le site connaît une frontière avec le vieux-Lachine à l'ouest: la 6e Avenue. Se développant sur plus de 110ha, le site est principalement occupé par de larges complexes industriels qui sont grandement sous-utilisés voire totalement délaissés. Il existe quelques bâtiments résidentiels le long de l'Avenue George V.

En ce qui concerne les axes de transports majeurs qui desservent le site selon un plan est-ouest on compte le boulevard Saint Joseph, l'axe principal du site, ainsi que la rue Victoria. La 6e Avenue et l'Avenue George V, elles, connectent le site avec le nord de Lachine alors que le chemin du musée le lie à LaSalle.

1.2 Historique

Considéré comme le berceau industriel de Montréal et plus largement du Canada, l'arrondissement de Lachine dispose encore aujourd'hui de certaines marques illustrant son passé. En effet, de nombreuses infrastructures industrielles, présentent dans l'est de l'arrondissement, marquent le paysage et témoignent de l'essor économique passé de Lachine. La présence des écluses du canal de Lachine, fondé en 1823, ont permis au territoire de développer son économie autour des activités fluviales, du transport et de la

production de marchandises. En facilitant la navigation vers l'est, le canal a permis à Lachine de devenir un important centre industriel. La rue Notre-Dame, autrefois considérée comme le point névralgique de l'arrondissement, a profité par le passé de la présence de ces nombreuses industries, les ouvriers venant y magasiner. Profitant d'une position géographique avantageuse, la rue Notre-Dame a connu durant de nombreuses années une forte prospérité économique, favorisée notamment par les connexions avec les secteurs avoisinants grâce à la ligne de tramway qui y passait dont le tracé est encore visible de nos jours au travers des poteaux de soutien de ses câbles électriques.

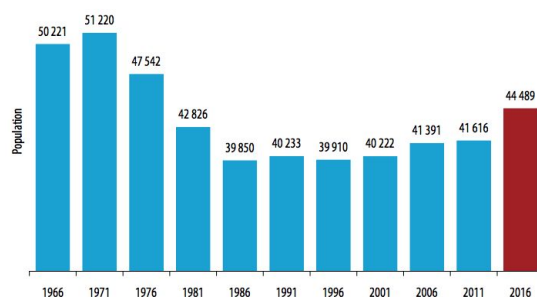
La deuxième moitié du 20^e siècle marque le début du déclin économique et social de Lachine. La désertification industrielle porta un coup majeur à cette période de forte prospérité pour l'ensemble du site. Peu à peu les entreprises quittèrent le territoire, laissant de nombreux ouvriers sans emploi et la paupérisation des ménages s'accéléra. Les vestiges industriels, le canal notamment, prirent un statut de bien patrimonial et a été mis sous tutelle de l'agence gouvernementale, *Parcs Canada*. Ainsi, de nombreuses études historiques sur les canaux et l'urbanisation du site ont vu le jour depuis 1978, année de prise en charge par *Parcs Canada* de ces vestiges. 19 ans plus tard, en 1996, la *Commission des lieux et monuments historiques du Canada* considéra le corridor du canal Lachine comme lieu historique national du Canada.

1.2.2 Patrimoine

Les nombreux bâtiments industriels présents sur l'est du territoire nous renseignent sur son orientation économique et sur la production qui y été faite. Témoin de l'histoire de l'industrie de l'acier, Lachine était notamment le lieux de production d'éléments permettant de construire de nombreux ponts à Montréal et au Canada. Le *Complexe Dominion Bridge Company*, l'un des plus importants de l'arrondissement, témoigne de cette activité passée.

Si les grosses infrastructures sont toujours visibles sur le site en question, il en va de même pour d'autres éléments moins imposants, marquant le territoire et conditionnant le développement, certains étant protégés au nom de leur héritage. Les portiques en acier et le pont mobile Rockfield CPR, autrefois utiles à la manipulation des matériaux et à la réparation des équipements, sont toujours présents aujourd'hui. Ce patrimoine ayant une forte valeur patrimoniale, il sera donc question d'en tirer profit dans les efforts de redynamisation du site, même s'il peuvent s'avérer être une source de difficultés pour les aménageurs, étant disséminées sur l'ensemble du site.

1.3 Contexte sociodémographique



Source : Statistique Canada, recensements de la population 1966-2016.

Figure 1. Population totale, arrondissement de Lachine, 1966-2016.

Le territoire de l'arrondissement de Lachine s'étend sur 17,7 km² pour une population estimée à 44 489 habitants, ce qui représente une densité de population de 2 510,7 habitants au kilomètre carré. Considéré comme l'un des arrondissements de Montréal les plus peuplés, il se classe au 16^e rang des 19 arrondissements pour la taille de sa population. Sa démographie est orientée à la hausse depuis de nombreuses années: la croissance démographique observée entre 2011 et 2016 s'établissant à 6,9 %. Le recensement (2016) compte 19 945 ménages à l'échelle du territoire qui se compose principalement de personnes seules (7995; 40,2%). On dénombre 7 350 familles avec enfants dans l'arrondissement, dont 4 590 (62 %) familles avec deux parents et 2 760 familles monoparentales (38 %) (Statistiques Canada, 2016).

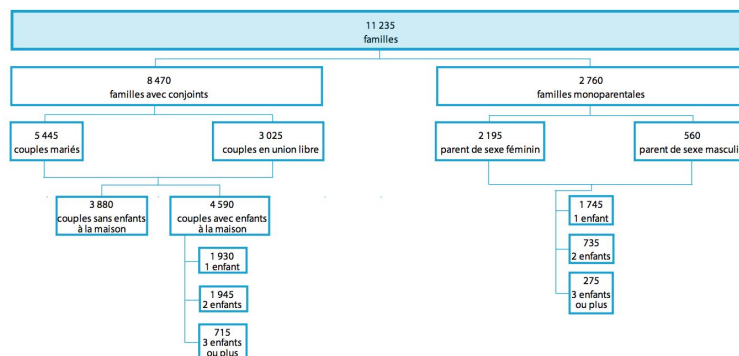


Figure 2. Nombre et structure des familles, arrondissement de Lachine 2016.

Les 7 195 personnes faisant partie du groupe des 0 à 14 ans représentent 16 % de la population de l'arrondissement. Un peu moins nombreuses, les 4 855 personnes âgées de 15 à 24 ans comptent pour 11 % du total. Quant aux 5 830 jeunes adultes qui sont recensés dans le groupe de 25 à 34 ans, leur proportion correspond à 13 % de la population. Avec une part de 43 %, les individus âgés de 35 à 64 ans sont au nombre de 18 900, tandis qu'on compte 5 165 personnes au sein de la cohorte des 65 à 79 ans (12 %). La part restante de 6 % appartient aux 80 ans et plus qui regroupent 2 545 personnes, dont 575 sont âgées de plus de 90 ans. (Statistiques Canada, 2016).

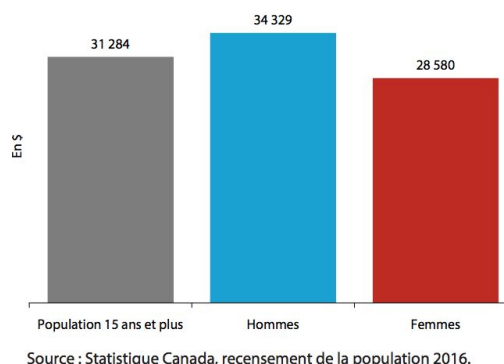
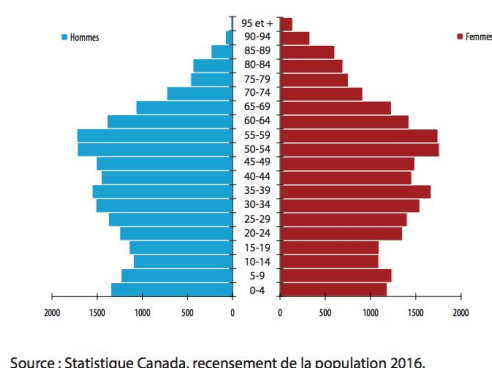


Figure 3. Pyramide des âges, arrondissement Lachine 2016.

Figure 4. Revenu annuel médian selon le sexe, population de 15 ans et plus, arrondissement Lachine 2015.

Le revenu médian des ménages de l'arrondissement de Lachine est de 44 638 \$ quand il est de 39.141 pour le territoire étudié, ce qui montre un plus fort taux de précarité dans ce dernier. En effet si 30 % des ménages de l'arrondissement sont sous le seuil de faible revenu, cette proportion atteint 35,1% pour le secteur de Lachine-Est. Parmi les 42 505 personnes vivant dans un ménage privé sur le territoire de l'arrondissement, 7 040 individus sont dans une situation de faible revenu, soit une proportion de 16,6 % de la population. (Statistiques Canada, 2016)

Concernant l'immigration, sa part représente près de 21% de la population lachinoise, soit près de 6% de moins que pour le reste de Montréal (27,6%).

Au total, c'est 8 260 personnes âgées de 25 à 64 ans qui détenaient un diplôme d'études universitaires en 2016 représentant ainsi 34 % de la population de cette classe d'âge.

Le taux d'activité de l'ensemble des citoyens de 15 ans et plus s'établissait à 65 % en 2016, soit un taux de 61,3 % pour les femmes et de 68,8 % pour les hommes, ce qui signifie qu'un nombre important de personnes ne sont ni au travail, ni à la recherche d'un emploi. Quant au taux de chômage, le groupe des 15 ans et plus affichait un taux 9,3 %. (Statistiques Canada, 2016).

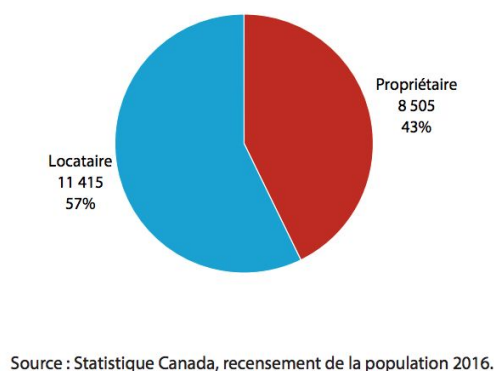
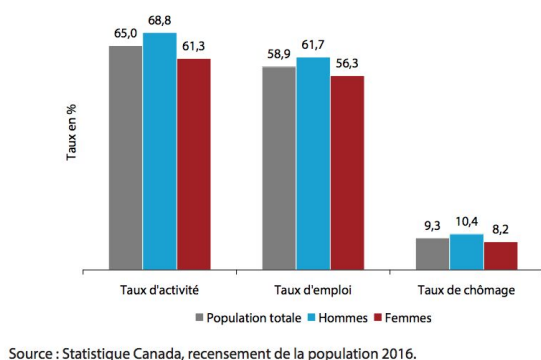
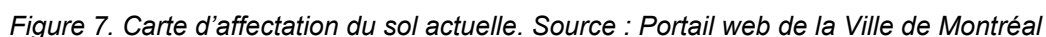


Figure 5. Population de 15 ans et plus selon le taux d'activité, le taux d'emploi et le taux de chômage, arrondissement Lachine 2016.

Figure 6. Logement privés selon le modèle d'occupation, arrondissement Lachine 2016.

En 2016, 1 615 unités de logement, soit plus de 8 % des logements de l'arrondissement, avaient besoin de réparations majeures. 11 415 logements sont occupés par des locataires, soit une proportion de 57 % de l'ensemble du parc de logements du territoire. Par ailleurs 8 505 logements privés sont occupés par un propriétaire, soit une part de 43 %.

1.4.1 Le Plan métropolitain d'Aménagement et de Développement (PMAD)



Enfin en ce qui a trait à l'aménagement, le PMAD encourage la reformation des milieux de vie afin de les rendre plus durables. Il propose alors de rendre ces espaces plus denses, sécuritaires et une meilleure représentation des services de proximité. Pour se faire, la méthode employée s'appuie sur le développement de quartiers TOD (Transit-Oriented Development) qui se développe autour des stations de métro, des gares et des terminus d'autobus. Cela aura pour effet de réduire l'utilisation de l'automobile par les citoyens. Enfin, il est question de développer et/ou densifier les espaces non utilisés afin de pouvoir suivre la croissance des ménages dans les 10 prochaines années à venir.

6

mise en valeur des milieux naturels ainsi que des éléments du paysage et du patrimoine bâti est encouragée. La CMM propose d'intégrer cette trame verte à un réseau récréotouristique afin de rendre l'accessibilité de ces zones plus simple pour la population. Il s'agit de développer des lieux de détente, de récréation et de culture.

Pour les transports, le PMAD prévoit de rendre le système de transport communautaire plus performant et structurant. Cette initiative passe une augmentation de l'offre de transport collectif et actif, dans le but de réduire les émissions de CO₂. Pour la mobilité active, le plan d'aménagement préconise la mise en place d'un réseau cyclable et pédestre s'étendant sur l'ensemble du territoire métropolitain.

1.4.2 Le Schéma d'aménagement

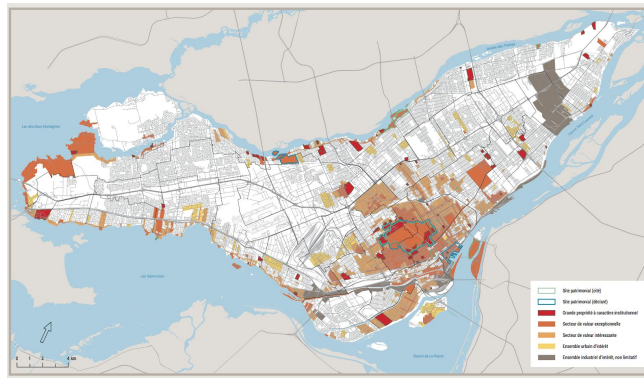


Figure 8. Carte des zones à intérêt intéressant. Source: Portail web de la Ville de Montréal

Le Schéma d'aménagement prévu dans le PMAD, précise que le territoire de Lachine-Est dispose d'un patrimoine bâti qualifié d' "ensemble industriel d'intérêt, non limitatif". La rue Notre-Dame quant à elle se situe dans une zone considérée comme étant "à valeur intéressante" alors que le long du canal de Lachine est définie comme un secteur à valeur exceptionnelle.

1.4.3 Le Plan d'urbanisme de Montréal

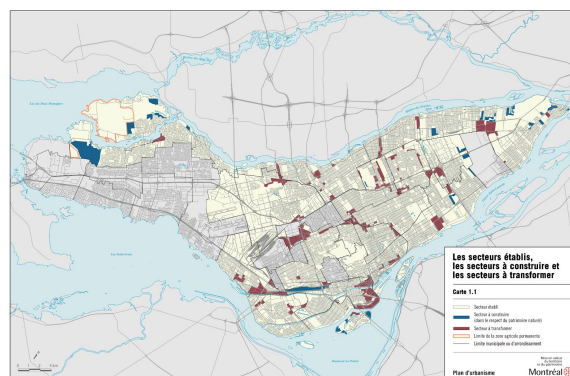


Figure 9. Les secteurs établis, les secteurs à construire et les secteurs à transformer. Source :
RÈGLEMENT 04-047-136, Ville de Montréal

Le Plan d'urbanisme de Montréal précise pour le secteur de Lachine-Est qu'il y est nécessaire d'apporter "les conditions propices à sa relance économique et à l'amélioration

de l'environnement.” Dans le Plan d'urbanisme il est donc question de favoriser la conversion d'une partie du secteur à des fins mixtes, et développer à des fins d'emplois une partie du secteur industriel Lachine-Est, pour les zones peu propices pour des implantations résidentielles. En effet, au vu de la contamination des sols dans certaines parties du secteur et des nuisances générées par les voies de circulation, une telle implantation est impossible. Le Plan d'urbanisme prévoit donc aussi de réduire l'impact des nuisances engendrées par la présence de l'autoroute 20 sur les zones résidentielles qui les subissent. Il est également question d'améliorer les déplacements à l'intérieur de l'arrondissement et vers le centre de Montréal afin de rendre la circulation plus fluide et faciliter l'accessibilité au territoire lachinois

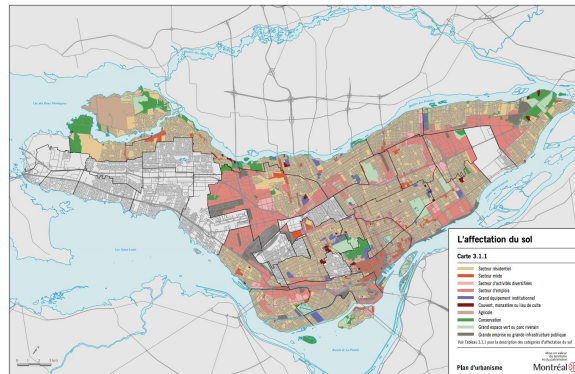


Figure 10. Carte d'affectation du sol proposé. Source: *Projet de modification du Plan d'Urbanisme*, page 18 sur 31

En ce qui concerne l'affectation du sol pour Lachine-est, le secteur est catégorisée comme étant à transformer quand le reste de Lachine est présentée comme “secteur établi”

Une majeure partie du site est affecté à un usage mixte facilitant ainsi la reconversion des friches industrielles vers d'autres types d'usage (résidentiel, commercial...). La partie est de Lachine est considérée comme un secteur d'activités diversifiées et d'emplois, ce qui est explicable par la présence d'industries lourdes.

1.4.4 Le Plan Particulier d'Urbanisme

Il n'existe présentement pas de PPU concernant le secteur étudié, ce qui ne permet pas un développement adéquat du secteur, et plus particulièrement de la rue Notre-Dame. Cependant, le Plan d'Urbanisme de Montréal prévoit pour Lachine que “Selon les besoins, la planification détaillée pourra mener à l'adoption d'un programme particulier d'urbanisme (PPU)”. (Plan d'Urbanisme - Lachine; p.19).

cette artère commerciale, il est nécessaire d'y apporter des commerces de proximité dans lesquels résidents comme visiteurs puissent trouver réponse à leurs besoins. Ainsi, il serait alors possible de contrer l'attraction du pôle d'attractivité situé plus à l'est.

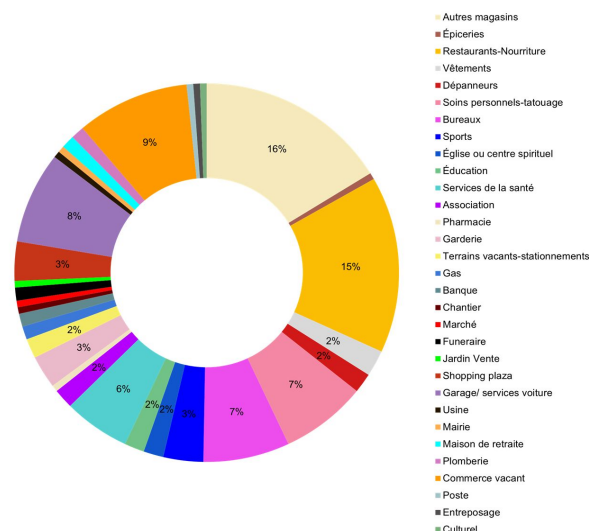


Figure 12. Services et commerces sur la rue Notre-Dame.

2.2 Enjeux

Ces nombreux éléments patrimoniaux ayant marqué l'histoire du secteur Lachine-Est aujourd'hui peu mis en valeur font parti donc des enjeux à retenir concernant le développement de la rue Notre-Dame et de son environnement proche.

En effet, les rues qui bordent le secteur ainsi que le boulevard Saint Joseph, voie historiquement structurante de Lachine, atteignent des niveaux de congestion importants, surtout durant les heures de forte achalandage. Le manque d'intervention urbanistique sur le site est notamment visible au travers des trottoirs étant en mauvais état et présentent une marchabilité médiocre, ne permettant pas aux usagers de se déplacer et donc de consommer sur le site. Le mobilier urbain du domaine public est lui quasiment inexistant au delà des quelques arbres plantés ici et là et l'absence de parcs et d'espaces publics aménagés explique en partie l'absence de vie communautaire.

En effet, le secteur ne comporte aucun équipement ou service permettant de répondre aux besoins des habitants et visiteurs, expliquant alors le manque de vitalité des activités commerciales. Le secteur est également très fragmenté, principalement à l'est où de nombreuses clotures métalliques séparent les différents lots mais aussi par les grandes infrastructures de transport qui sont à l'origine de son essor économique. Aussi, le manque de fréquence des passages de transports en commun et l'absence de station de métro accentuent les difficultés quant à l'accessibilité du milieu. Cette situation encourage l'utilisation de l'automobile, ce qui aujourd'hui ne profite plus au développement des rues commerçantes à l'image de la rue Notre-Dame.

Il existe également des enjeux concernant le logement qui font partie des grandes difficultés qui influencent le redéveloppement du site. Dans un contexte où l'arrondissement de Lachine tente de recréer de la vitalité économique et relancer le secteur de l'emploi sur son

territoire, de nombreux obstacles freinent ces intentions. En effet, en analysant la situation du secteur, il est rapidement possible de se rendre compte qu'il existe un manque de mixité sociale qu'il serait urgent d'apporter à l'est de Lachine afin de restructurer le portrait communautaire de l'arrondissement. L'absence d'une combinaison de divers types de logements (sociaux, collectifs, privés, abordables...) ne permet pas une pleine mixité sociale dans le quartier. La distribution de l'espace est en réalité l'un des plus gros enjeux face auxquels le site est confronté, il est en réalité complexe de saisir un visage propre au quartier. A cela s'ajoute la difficulté pour accéder aux services et aux commerces et plus largement à l'artère commerciale Notre-Dame. Par le manque de connexions avec le reste de l'Île de Montréal et également des principaux foyers de population montréalais, c'est à la fois les commerces de proximité qui en pâtissent mais également le secteur de l'emploi qui n'est pas attractif pour les travailleurs car le secteur n'est pas suffisamment accessible

2.3 Analyse SWOT

Cette analyse SWOT nous renseigne sur différents points caractéristiques du secteur étudié qui composent ses forces et ses faiblesses ainsi que les opportunités et les menaces (Tableau 1).

La rue Notre-Dame représente une force indéniable pour le secteur de par l'implantation historique de cet axe commercial majeur pour l'arrondissement de Lachine mais aussi de part son positionnement stratégique. En effet, se situant à proximité du secteur Lachine-Est mais également du canal de Lachine, cette voie se place à la fois comme une force commerciale mais également touristique. En réalité c'est l'ensemble des infrastructures routières qui apporte une structure au territoire et favorise la desserte commerciale métropolitaine. Ensuite, la proximité du site avec le centre-ville de Montréal est un réel atout pour son développement, tout comme avec le canal Lachine et la gare du Canal, ce qui permet au site de se distinguer par sa position géographique et l'ensemble des activités qu'elle permet (tourisme, commerce, emploi...). Son identité culturelle avec les nombreuses infrastructures disséminées sur le territoire renforce d'autant plus ce constat, mais c'est également par la présence de larges lots industriels que Lachine-Est est riche d'espaces disponibles. Ces grandes parcelles et les infrastructures industrielles apportent un intérêt particulier pour le secteur, ces derniers permettant de large marges de manoeuvre pour son aménagement.

Cependant si certains de ces points se présentent comme étant des forces, ils peuvent également affaiblir la capacité de développement du secteur en question. La rue Notre-Dame par exemple, malgré son emplacement stratégique, nécessite un effort de revitalisation commerciale mais aussi d'un apport en équipements et services publics, tout comme l'ensemble du site étudié. L'aménagement y est également rare et ne permet pas de combler les besoins de la population, ce qui a tendance à repousser les consommateurs à l'extérieur du secteur étudié. De cette situation découle une instabilité quant aux commerces qui s'installent dans cette partie de l'arrondissement de Lachine. En effet, il n'est pas rare que des commerces s'installent puis quelques mois plus tard ferment leurs portes à cause du manque de clientèle. A cela s'ajoute le manque de connectivité des transports collectifs et un réseau cyclable pas suffisamment développé, ce qui ne permet une desserte optimale du secteur. De ce fait, l'automobile reste le moyen de locomotion le plus utilisé, ce qui tend à

congestionner les artères principales, le boulevard Saint-Joseph notamment. La vétusté des bâtiments, le manque d'espaces verts, l'enclavement du site et la forte présence d'îlots de chaleur sont autant de faiblesses qui pénalisent le secteur.



Figure 13. État actuel de la Rue Notre-Dame : Mobilité déficiente (1), Circulation automobile prédominante (2) et Locaux commerciaux et résidentiels vacants (3) (2020).

Malgré ces contraintes, le site présente de nombreuses opportunités quant à son développement territorial. Si de nombreux espaces sont non utilisés aujourd'hui c'est autant d'occasions de développement, les lots étant généralement de grande taille, ils permettent alors d'accueillir des projets d'envergure. Les infrastructures industrielles, elles, permettent la végétalisation de leur vaste toiture et dispose d'un potentiel majeur historique si ces derniers sont re-développés. En effet, ces derniers pourraient être le support, entres autres, d'un développement touristique ou d'espaces publics qualitatifs, il en va de même pour tous les éléments historiques qui composent le territoire. Lachine Est dispose d'un potentiel énorme quant à l'amélioration de la qualité de vie des citoyens et des visiteurs. Le renforcement de la connectivité des transports en commun et la bonification de la présence commerciale, renforcer d'autant plus ces opportunités.

Enfin, il est indéniable que le secteur est également confronté à certaines menaces. Parmi elles, la qualité de l'air et sonores reste très basse à cause de la présence des grandes infrastructures routières et des bâtiments industriels actifs. L'augmentation du nombre d'habitants suite au développement de projets résidentiels dans l'est du secteur provoquerait également une augmentation du trafic routier, si les offres en transport en commun ne sont pas bonifiées. Le développement sectoriel est aussi confronté à diverses problématiques administratives comme les complications dans l'obtention des permis et des investissements nécessaires pour les projets proposés.

Forces	Faiblesses
- Un axe commercial sur la rue Notre-Dame déjà établi depuis plusieurs années / Positionnement stratégique; - Réseau viaire structurant (rue Victoria, bd. St-Joseph); - Infrastructures routières favorisant la desserte commerciale métropolitaine; - Disponibilité des espaces (friches industrielles sous-utilisées); - Proximité avec le canal Lachine et la gare du Canal; - Diversité et cohabitation de différents types de typologies architecturales; - Proximité au centre-ville par voie automobile; - Identité culturelle; - Grandes parcelles de terrains. - Forte participation des citoyens et des commerçants à travers des OBNL;	- Déficit d'équipements et de services publics (écoles, centres communautaires, alimentation); - Congestion sur le Boulevard Saint-Joseph durant les heures de pointe; - Aménagement urbain déficient et rare - La rue Notre-Dame nécessite des efforts de revitalisation commercial; - Déficience de connectivité des transports collectifs; - Quartier enclavé par de grands infrastructures routiers et industriels; - Fuite des consommateurs à l'extérieur du secteur; - Instabilité de la présence commerciale (Rue Notre-Dame) - Réseau cyclable peu développé; - Site enclavé par les infrastructures routières et ferroviaires (Rue Victoria / Rte 138); - Présence d'industries (ex: entreposage); - Rareté des espaces verts; - Vétusté du parc immobilier et des infrastructures industrielles; - Présence d'un grand nombre d'îlots de chaleurs; - Zonages existants restrictifs au niveau règlementaire.
Opportunités	Menaces
- Possibilité de développer des projets de grandes envergures - Potentiel de végétalisation des espaces disponibles sur les toits; - Bonification de la desserte commerciale et dans le domaine de la santé (clinique médicale); - Renforcement de la connectivité des transports en commun (lignes d'autobus et la gare du Canal); - Création d'espaces publics dédiés aux Lachinois (centre communautaire); - Potentiel du développement touristique régional et international; - Voie navigable du canal Lachine; - Présence d'un parc linéaire le long des berges; - Patrimoine archéologique (par ex. le "canal des sulpiciens") et patrimoine industriel à re-développer; - Lachine Est est un secteur en voie de reconversion (potentiel d'améliorer la qualité de vie des résidents).	- Gentrification et réclusion de certains groupes défavorisés - Contamination du sol (coûts et nombre de terrains ainsi que la durée pour une décontamination); - Augmentation potentielle du trafic routier dans le secteur; - Qualité d'air et sonores (pollution générée par les infrastructures routières); - Complications dans l'obtention des permis et des investissements nécessaires pour les projets proposés; - L'acceptabilité sociale des projets proposés (potentiels de groupes et organismes opposés au projet de développement).

Tableau 1. Analyse SWOT.

2.4 Conditions de réussite

Si depuis de nombreuses années plusieurs projets ont été proposés afin de revitaliser le secteur et plus particulièrement la rue Notre-Dame, leur succès dépend avant tout d'un certain nombre de conditions de réussite.

Les enjeux principaux reposent principalement sur un apport de mixité dans les usages du sol afin de concilier les différents types d'activités et ainsi créer un pôle d'attractivité. En effet, concilier la pression résidentielle et le maintien de l'emploi est une condition sine qua non à la réussite des projets urbanistiques. C'est en proposant une mixité des usages qu'il sera également possible de proposer diverses activités, des activités industrielles légères aux commerces destinés aux visiteurs. Afin d'accroître les retombées positives, améliorer l'accessibilité en transport en commun est une nécessité, l'emplacement géographique de l'arrondissement étant éloignée des plus grandes zones d'activité de l'île de Montréal et notamment du centre-ville. Mettre en valeur le canal de Lachine et faire de la rue Notre-Dame un axe structurant sont aussi des points majeurs dans le développement du site. Enfin, doter les parties prenantes d'une gouvernance et d'une approche intégrée permettrait de convaincre mais aussi de placer le citoyen au cœur du projet afin que ce dernier soit davantage accepté et orienté en fonction de leurs besoins. La mise en valeur du quartier et l'amélioration de la qualité de vie des résidents étant les principales orientations de développement.

3. Stratégie d'aménagement

Dans l'esprit de travailler pour le développement commercial de la zone, notre stratégie envisage de privilégier des aménagements répondant aux besoins économiques des différentes populations de la zone. D'ailleurs, nous sommes convaincus que la seule manière d'atteindre cet objectif sera par l'instauration d'une mixité fonctionnelle qui permettra la convivialité de différents usages avec des nouvelles vocations commerciales pour faire de Lachine-Est un pôle d'emploi attrayant et durable et ne pas seulement une ville-dortoir.

3.1 Pistes d'intervention

Notre projet privilégie quatre modèles économiques (Tableau 2) :

Industrie

Afin de renforcer le taux d'emploi de Lachine-Est et dans une volonté de conservation de la vocation originale du quartier, certaines installations industrielles seront maintenues, notamment les installations appartenant à MAAX et Hydro-Québec. Cependant, nous encourageons également l'implantation de nouvelles industries légères et écoresponsables, telles que l'industrie numérique, le prototypage et la fabrication 3D, la construction durable ou le transport électrique et intelligent, dans une section de la zone PPU à manière de créer un corridor d'innovation industriel et des créneaux spécifiques (Espace Stratégies, 2016).

Entreprise

Ce volet implique la mise en place d'une stratégie d'attraction pour attirer de nouvelles entreprises. Pour se faire, le développement d'une nouvelle image véritablement entrepreneuriale de Lachine-Est sera nécessaire, où des espaces de coworking à destination des travailleurs autonomes, des PME et des entreprises d'économie locale, seront développés. D'ailleurs, un centre de formation professionnel sur le modèle d'incubateur sera aussi instauré. Celui-là fonctionnera grâce à des partenariats avec les entreprises locales et les universités de Montréal.

Commerce

Selon l'arrondissement Lachine (s.a.), Lachine-Est "prévoit la construction de 3 500 à 5 000 nouveaux logements", soit "une augmentation d'environ 20 % du nombre de ménages", ce qui peut générer "le développement potentiel de 200 000 pi² de surface commerciale supplémentaire au cours des prochaines années". Cependant, il existe actuellement une rareté évidente de commerces et services répondant aux besoins quotidiens tant pour les résidents que pour les travailleurs. Par exemple, selon les désirs exprimés par les assistants à la consultation publique OCPM (2019), il manque "une épicerie de taille moyenne dans le cœur du quartier avec des services de livraison pour les aînés". Il est à souligner que les nouveaux commerces à établir doivent être complémentaires à l'offre existante dans le voisinage, ainsi qu'être accessible facilement à pied (avec une distance maximale de marche de 500 m).

Dans ce volet, nous voudrions mettre l'accent sur la revitalisation de la rue Notre-Dame, dû à son importance commerciale de la zone. Plusieurs propositions sont, en fait, envisagées par rapport à cette rue, incluant aussi le renouvellement du Marché Lachine et ses alentours. Pourtant, ce projet sera détaillé plus loin dans la section Projet levier.

Récréo-tourisme

Dans une optique d'apporter du dynamisme dans la zone concernée, le développement d'un pôle récréotouristique est envisagé. Il sera alors question de raccorder, de développer et d'améliorer le circuit cyclable, il en va de même pour les chemins piétonniers. Diverses activités telles que la mise en place d'une patinoire en hiver, d'un restaurant sur une péniche, d'une plage publique ainsi que la mise en valeur du patrimoine consolidera l'attrait touristique de Lachine. Le développement de parcs, des jardins et d'autres espaces verts renforcera le couvert végétal du secteur. Pour les visiteurs comme les citoyens, des équipements sportifs, des ateliers artisanaux et un centre culturel seront installés.

Intervention	Volet	Implantation	Impacts
Pôle usage mixte	Entrepreneurial	- PME et entreprises d'économie sociale - Espaces de coworking - Incubateurs de Start-up	- Renforcement de l'achalandage des rues et des commerces aux alentours - Nouvelle image entrepreneuriale - Implantation de nouveaux espaces de travail
	Industrie	- Légères - Technologiques et numériques	- Création d'emplois à forte valeur ajoutée - Mixité usuelle - Développement d'un corridor d'innovation industrielle
Pôle du marché + Axe commercial	Commerce de proximité	- Épicerie - Agriculture urbaine - Commerces de premières nécessités - Secteur de l'habillement et de l'électroménager	- Verdissement du quartier et réduction des îlots de chaleur - Répondre aux besoins de la population locale - Revitalisation du secteur commercial et de la rue Notre-Dame
Pôle récréotouristique + Promenade du Canal	Récréotouristique	- Milieu culturel - Milieu sportif - Activités touristiques	- Apport de dynamisme industriel - Augmentation de la marchabilité via la piétonnisation - Amélioration des équipements publics

Tableau 2. Intégration du projet : 4 volets, 3 pôles, 2 Axes et 1 Circuit.

3.2 Projet global

De cette manière, notre proposition se traduit en trois types d'interventions, expliquées à continuation :

3 Pôles. Le projet est né à partir de trois pôles principaux de développement :

- **Le pôle du marché.** Dû à sa localisation stratégique, au coin de la Rue Notre-Dame et 18e Avenue, le Marché Lachine a le potentiel de devenir le vrai cœur de la vie communautaire du quartier. Cette partie du projet constitue donc la reprise et la revitalisation du marché et ses alentours, incluant la place à l'est de celui-ci.
- **Le pôle récréotouristique** est situé au long du canal de Lachine et comprend des équipements à vocation touristique, culturelle, récréative, sportive et artistique.
- **Le pôle usage mixte** comprend les terrains à re-développer des fiches industrielles ainsi que la Gare du Canal. Il s'agit du pôle avec la surface plus grande et, par conséquent, son développement s'envisage à long terme. Cette section comprendra des espaces à usage résidentiel, de bureaux, commerciaux, publics et communautaires. Il est à souligner la présence du secteur industriel au nord de ce pôle qui aide à préserver la vocation originale du quartier.

2 Axes qui agiront à la fois comme lien et comme destination :

- **L'axe commercial** sera composé par la 18e Avenue, la Rue Notre-Dame et sa prolongation. Le commerce s'intégrera principalement au niveau de rez-de-chaussée afin de créer des espaces à usage mixte aux niveaux supérieurs des bâtiments.
- **La promenade au bord du canal Lachine** s'intègre par le pôle récréotouristique, la piste cyclable et la promenade piétonne tout au long du Boulevard Saint-Joseph.

1 Circuit. En additionnant toutes les composantes, le projet se résume en un circuit intégrant qui relie les espaces et activités (Figure 14).

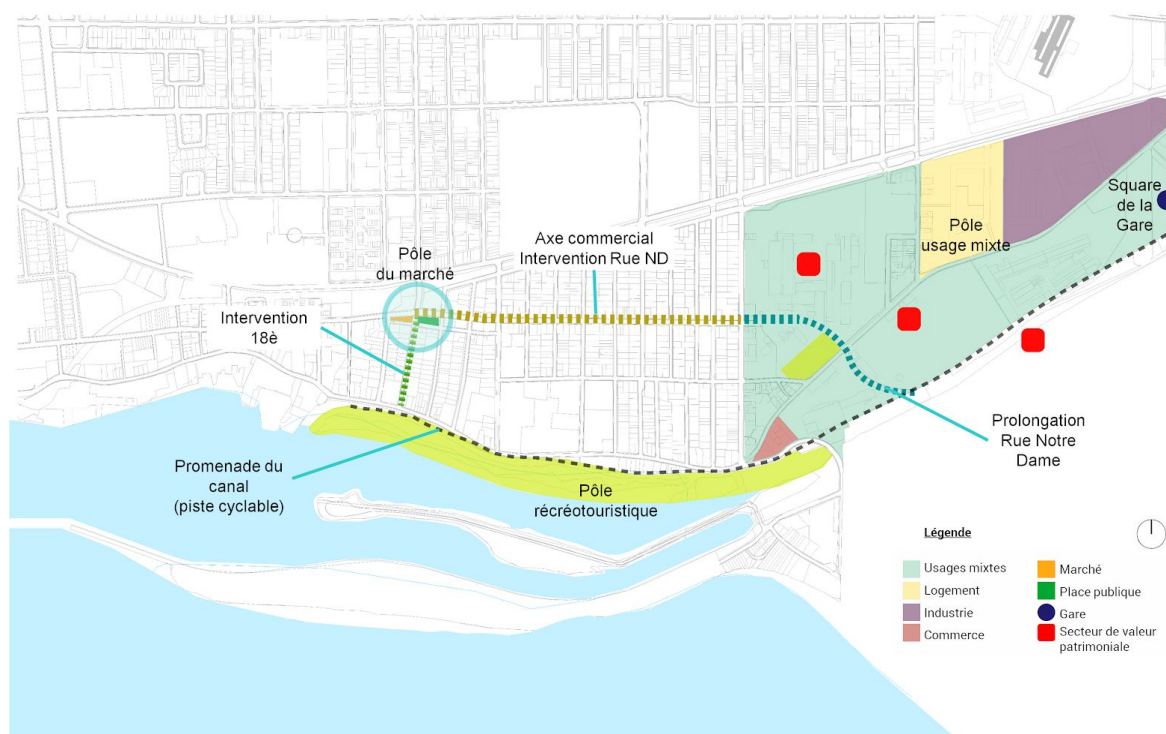


Figure 14. Plan global de développement.

3.2.1 Démarche globale du projet

La figure 15 illustre la façon dont le projet a été découpé pour son développement dans les années à venir. Nous avons considéré les ressources, les parties prenantes qui seront impliquées et les risques qui découleront de chacune des étapes pour déterminer alors la faisabilité à court, moyen et long terme. De cette manière, après la mise en vigueur du PPU en 2021, selon les plans de l'arrondissement Lachine, quatre années seront nécessaires pour mettre en place le projet qui permettra le développement économique de la zone : la revitalisation de la rue Notre-Dame. Ce projet sera exécuté en deux phases : en 2024, le renouvellement du marché Lachine et ses alentours et, en 2025, le réaménagement du reste de la rue Notre-Dame et la 18e Avenue. Ensuite, trois années plus tard, soit 2028, un projet annexe sera ajoutée : la prolongation de la rue jusqu'au Boulevard Saint-Joseph.

Sur le long terme, nous envisageons la réalisation des projets de plus grande surface et complexité. Pour 2030, le pôle récréotouristique sera développé avec l'installation d'activités

sportives et touristiques dans le parc déjà existant au bord du Canal, notamment une plage publique qui se transformera en une patinoire à l'hiver. Dans cette même étape, nous prévoyons le renouvellement de la Gare du Canal, l'aménagement du Square de la Gare et sa connexion avec la piste cyclable. Enfin, 2035 sera l'année où le projet atteindra son développement maximum avec la finalisation du pôle à usages mixtes qui inclura notamment des projets résidentiels, commerciaux, à bureaux et des nouveaux équipements culturels et sportifs dans les friches industrielles.



Figure 15. Démarche globale du projet.

3.3 Projet levier

Désormais, nous allons nous concentrer sur les étapes qui, ensemble, représentent un projet intégral réalisable à court et moyen terme et qui serviront de relais au développement commercial du site. Le projet levier sera alors intégré par deux grandes phases : la revitalisation et la prolongation de l'artère commerciale Notre-Dame.

“L’emblématique rue Notre-Dame constitue un excellent exemple d’opportunité de revitalisation pour l’Est de Lachine car elle fera le lien entre le Vieux-Lachine et les nouveaux développements. La densification de Lachine-Est créera un achalandage qui offrira un potentiel de développement économique et social significatif à la rue Notre-Dame”. -GRAME, 2019.



Figure 16. Le woonerf rue Notre-Dame.

D'ailleurs, la première phase inclut trois sous-projets : le Pôle du Marché, le réaménagement de la rue Notre-Dame et l'annexion de la 18e Avenue. À commencer par le marché de Lachine, il sera rénové pour lui donner une nouvelle vocation adaptée aux besoins des

résidents et des travailleurs, nouveaux et établis, mais sans concurrencer les grands magasins situés à côté du site. En effet, les activités qui y sont proposées adopteront un nouveau modèle économique afin de consolider le volet *commerce à proximité*. Pour ce faire, nous suggérons d'y intégrer des commerces de destination, notamment la fourniture alimentaire artisanale et locale et la consommation sur place, qui répondent aux besoins difficiles à combler par les supermarchés concurrents. Bien entendu, il faudra aussi aménager les trottoirs de la rue Notre-Dame vers le marché et intégrer la place publique située à côté pour créer un nouvel espace convivial à usages mixtes saisonniers.

Le projet continuera avec le renouvellement des commerces existants sur la rue, l'installation de nouveaux commerces dans les locaux vacants et la réalisation d'un nouveau concept de design urbain. Comme concept d'aménagement urbain, notre proposition est de convertir la rue Notre-Dame en un *woonerf* (traduit du néerlandais comme « rue résidentielle conviviale »), où les automobilistes côtoient avec les piétons et les cyclistes (Centre d'écologie urbaine de Montréal, 2015) (Figure 16). Ayant un temps de marche acceptable (environ 12 minutes des terrains de la Dominion Bridge jusqu'au Marché Lachine), il sera souhaitable de prioriser les transports *actifs* en réduisant au maximum l'espace dédié à la voiture. Nous croyons qu'une voie véhiculaire de dimensions minimales pour chaque sens sera donc suffisante. À cette idée s'ajoute un choix de matériaux et un design de trottoirs qui réduisent les obstacles physiques, tout en permettant le libre déplacement des piétons et cyclistes au long de la rue. Selon le CEUM (2015), le *woonerf* apporte plusieurs retombées, tels que « la limitation de la vitesse des véhicules, augmentation des espaces pour la pratique d'activités libres », l'installation d'un « mobilier universellement accessible », « l'amélioration de la sécurité urbaine grâce à la fréquentation et à l'animation du site et l'intégration de plus de verdissement dans... le *woonerf* ». Cette démarche sera possible grâce à l'instauration d'une taxe d'amélioration locale volontaire aux commerçants, dont nous parlerons dans le chapitre suivant.

La première étape inclut également le réaménagement de la 18e Avenue (située entre le marché et sa place publique) afin de créer un lien direct entre ce pôle et le Canal Lachine. Il est à souligner qu'ici la dynamique urbaine sera différente puisque la circulation véhiculaire sera interdite, à manière de créer une continuité spatiale cohérente avec la fusion marché-place. Cette mesure sera compensée avec l'aménagement de stationnements dans les espaces vacants des rues.

La deuxième étape du projet représente la prolongation de la rue Notre-Dame vers le Boulevard Saint-Joseph au sein de la zone PPU, soit à travers les terrains de la Dominion Bridge. En effet, étant donné la situation d'enclavement de l'artère commerciale, cette partie du projet permettra de retrouver son dynamisme d'antan. Cependant, il sera important d'éviter une offre commerciale concurrentielle à celle existante sur la rue Notre-Dame, mais d'envisager des projets complémentaires à celle-ci. Par exemple, nous proposons l'aménagement d'un parc dans la zone des ponts roulants appartenant aux terrains de la Dominion Bridge et l'édification de nouveaux bâtiments à usage mixte avec des commerces au rez-de-chaussée sur l'autre bord de la rue.

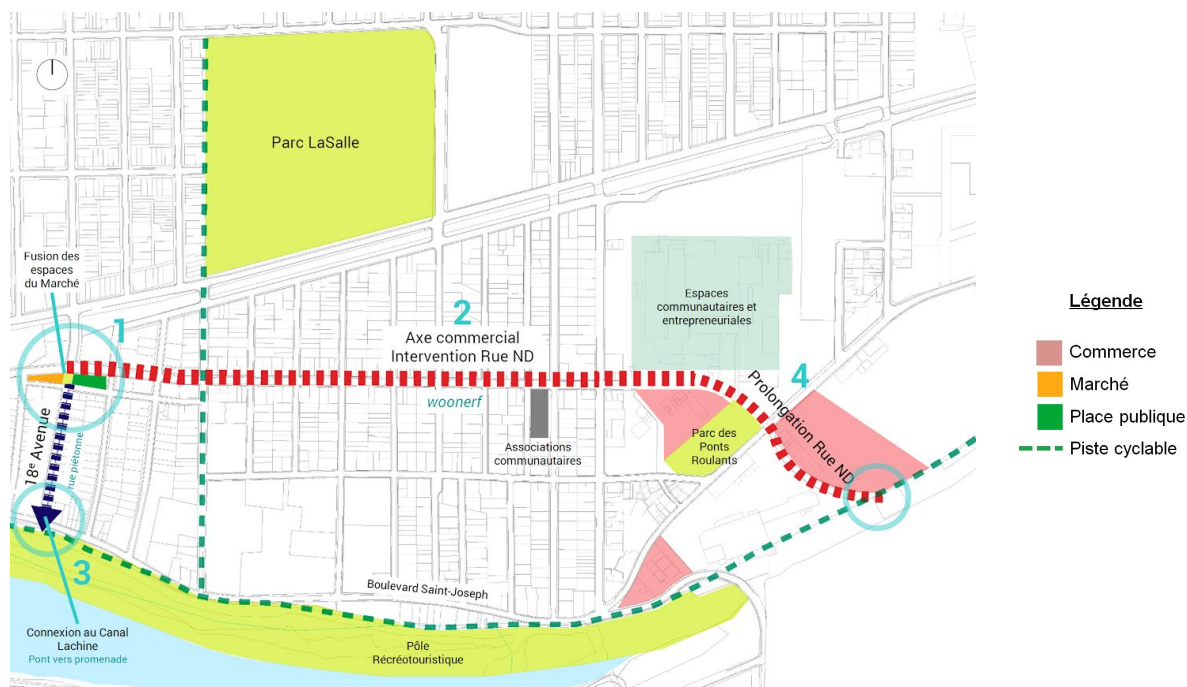


Figure 17. Les trois projets de réaménagement de la rue Notre-Dame (1- Pôle du Marché, 2- Intervention dans la Rue Dame et 3- 18e Avenue) et sa prolongation (4).

3.3.1 Stratégies complémentaires

Nous voudrions également intégrer dans notre plan d'aménagement d'autres stratégies complémentaires nécessaires pour consolider l'ensemble du projet. Pour ce qui est de la mobilité, nous sommes convaincus qu'en augmentant la fréquence de passage des divers transports en commun et en améliorant sa connectivité interne et avec le reste de l'île, Lachine-Est deviendra un endroit plus attractif au niveau économique, commercial et, même, touristique. Cette stratégie permettra également d'offrir une alternative durable aux citoyens dépendants de l'automobile pour faire ses activités quotidiennes dans la zone. Dans le cas du projet levier, il faudrait améliorer le raccordement de la rue Notre-Dame aux quartiers environnants par les services de bus, ainsi que prioriser des aménagements urbains qui encouragent l'utilisation du vélo et la marche à pied pour accéder à la zone. Une fois dans l'artère, les déplacements seront facilités grâce à sa configuration de rue partagée.

En second lieu, il faut intégrer les éléments patrimoniaux qui donnent l'image industrielle caractéristique au site. Nous proposons donc la réutilisation maximale des bâtiments industriels existants comme une opportunité de création d'emplois. En d'autres mots, les bâtiments plus emblématiques, tels que la Dominion Bridge, peuvent être transformés en espaces d'usage mixte à vocation communautaire, artistique et entrepreneuriale (OCPM, 2019). La revitalisation de la rue Notre-Dame respectera aussi le caractère historique du site en mettant en valeur les éléments patrimoniaux reliés directement au projet, notamment les anciens poteaux du tramway, les fresques et les façades patrimoniales localisés sur l'axe, ainsi que l'ensemble de la Dominion Bridge (dans le projet de prolongation de la rue et l'aménagement du "Parc des Ponts Roulants").

4. Stratégie de gestion du projet levier

Le projet sur la rue Notre-Dame tel que nous proposons demande une stratégie de gestion encadrant tout le long du processus. Cette dernière passe d'abord par l'identification des parties prenantes suivie de la création de partenariats et l'analyse des risques, pour ensuite aboutir à un plan d'échéancier du projet et du développement d'une stratégie de communication. Cette méthodologie sera appliquée pour les deux grandes phases du projet proposé, soit la revitalisation de la rue Notre-Dame (la section entre le Pôle du Marché et la 18e Avenue) dans la première phase suivie de la prolongation de l'artère commerciale jusqu'au Boulevard Saint-Joseph pour la seconde étape.

4.1 Identification des parties prenantes

Reconnaître les parties prenantes constitue la première étape dans l'élaboration d'une stratégie de gestion de projet, c'est pourquoi il est crucial de pouvoir les identifier d'abord et de les catégoriser selon leur rôle à jouer tout au long du processus du projet afin de déterminer dès le départ le niveau de partenariat et ce, à travers chacun des activités prévus s'étalant sur toute la durée du processus. Par ailleurs, afin de mieux visualiser les différents types des parties prenantes identifiées, ces derniers ont été divisés en trois catégories, soit les parties politiques, entrepreneuriales et libres tel qu'illustré dans les tableaux 3 et 4 ci-dessous, pour respectivement la première et deuxième phase du projet :

Réaménagement de la Rue Notre-Dame																		
Type de PP	Parties prenantes	Niveau de partenariat	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	Niveau de Pouvoir	Niveau de Intérêt
Parties politiques	Service mobilité et attractivité de la Ville de Montréal		x	x	x		x	x	x	x		x	x				5	3
	Service qualité de vie de la Ville de Montréal		x	x	x		x	x	x	x	x		x				5	3
	Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises de l'arrondissement Lachine		x	x	x	x	x	x	x	x			x	x			5	5
	Direction des services administratifs et des projets urbain de l'arrondissement Lachine		x	x	x		x	x	x	x	x		x	x			5	5
	Direction des travaux publics de l'arrondissement Lachine		x	x	x		x	x	x	x	x	x		x			5	5
	Services d'urgence (SPVM, SIM)									x				x	x		2	1
	Conseillers d'arrondissement de Lachine		x		x		x	x	x	x	x	x	x	x	x		4	3
Parties entrepreneuriales	CCU (Comité consultatif d'urbanisme)					x	x				x	x	x	x	x		3	1
	Investisseurs		x					x	x	x	x	x	x	x			4	4
	Professionnels de l'aménagement (firmes)							x	x	x	x	x		x			2	2
	Entreprises partenaires		x				x	x	x	x	x	x	x	x	x		3	3
	Chambre de commerce et d'industrie du SQ de Mtl.					x		x			x						3	3
	Corporation des marchés publics de Montréal		x	x	x	x	x	x	x						x		3	3
	Bixi							x	x								1	3
Parties libres	PME MTL West-Island				x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		4	5
	Regroupement Affaires Lachine Inc.		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		3	5
	CDEC LaSalle-Lachine / CLD Lachine Affaires		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		3	5
	Concert'Action Lachine		x	x	x	x		x			x	x			x		2	5
	GRAMME		x	x	x	x				x	x			x			2	3
	Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal)						x	x							x		3	2
	Centre de Recherche sur les transports UDEM (CRT)						x						x				1	2
	Héritage Montréal						x				x						2	1
	Tourisme Montréal						x				x						1	2
	Société d'Histoire de Lachine						x	x	x							x	2	3
	Bâtir son quartier		x				x	x	x	x					x		1	1
	Comité de Logement Lachine-Lasalle		x				x	x	x	x	x						1	2
	Rue principale		x	x	x	x	x	x	x	x	x						1	2
	Vivre en ville						x	x	x								1	3
	STM								x					x			2	1
	Vélo Québec						x										1	3
	Citoyens de Lachine Est (table de quartier)						x	x			x			x	x		2	4
Propriétaires fonciers		x				x	x	x	x			x	x	x		4	5	
Association des commerçants de la RND		x				x	x	x	x	x	x	x	x	x		4	5	
Commission scolaire						x	x			x						1	2	
Montréalais / touristes															x	3	5	
Médias						x	x							x	x	4	3	

Partenaire

Possible

Neutre

Opposant

x

Participant

Regroupement Lachine

Activités

1 Rencontres préliminaires

2 Comités

3 Information au grand public

4 Consultations préliminaires

5 Concertation

6 Négociation

7 Partnering

8 Projet transitoire

9 Concours, appel d'offre

10 Validation, ajustements

11 Approbation

12 Consultation publique OCPM

13 Exécution

14 Inauguration

Niveau de pouvoir

5 Grand pouvoir

4 Pouvoir important

3 Pouvoir moyen

2 Pouvoir faible

1 Pouvoir très faible

Niveau d'intérêt

5 Grand intérêt

4 Intérêt important

3 Intérêt moyen

2 Intérêt faible

1 Intérêt très faible

Légende:

- Partenaire
- Possible
- Neutre
- Opposant
- Participant
- Regroupement Lachine

Activités

- 1 Rencontres préliminaires
- 2 Comités
- 3 Information au grand public
- 4 Consultations préliminaires
- 5 Concertation
- 6 Négociation
- 7 Partnering
- 8 Projet transitoire
- 9 Concours, appel d'offre
- 10 Validation, ajustements
- 11 Approbation
- 12 Consultation publique OCPM
- 13 Exécution
- 14 Inauguration

Niveau de pouvoir	Niveau d'intérêt
5. Grand pouvoir	5. Grand intérêt
4. Pouvoir important	4. Intérêt important
3. Pouvoir moyen	3. Intérêt moyen
2. Pouvoir faible	2. Intérêt faible
1. Pouvoir très faible	1. Intérêt très faible

Tableau 3. Projet phase 1- Réaménagement de la rue Notre-Dame.

Prolongation de la Rue Notre-Dame																		
Type de PP	Parties prenantes	Niveau de partenariat	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	Pouvoir	Intérêt
Parties politiques	Service mobilité et attractivité de la Ville de Montréal		x	x	x		x	x	x			x	x				5	3
	Service qualité de vie de la Ville de Montréal		x	x	x		x	x	x			x	x				5	3
	Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises de l'arrondissement Lachine		x	x	x	x	x	x	x				x	x			5	5
	Direction des services administratifs et des projets urbain de l'arrondissement Lachine		x	x	x		x	x	x			x	x				5	5
	Direction des travaux publics de l'arrondissement Lachine		x	x	x		x	x	x	x		x	x				5	5
	Conseillers d'arrondissement de Lachine		x	x	x		x	x	x	x		x	x				4	2
Parties entrepreneuriales	CCU (Comité consultatif d'urbanisme)							x			x	x		x	x		3	1
	Promoteurs		x	x			x	x	x	x	x	x	x	x	x		3	2
	Investisseurs						x	x	x	x	x	x	x	x	x		5	4
	Professionnels de l'aménagement						x	x	x	x	x	x	x	x	x		2	2
	Entreprises partenaires		x				x	x	x	x							3	3
	Chambre de commerce et d'industrie du SD de Mtl.				x		x		x	x	x	x	x	x			3	3
	PME MTL West-Island				x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			4	5
	Regroupement Affaires Lachine Inc.		x	x	x	x		x	x	x	x	x	x	x	x		3	5
	CDEC LaSalle-Lachine / CLD Lachine Affaires		x	x	x	x		x	x	x	x	x	x	x	x		3	5
	Concert Action Lachine		x	x	x	x				x	x	x	x	x	x		2	5
Parties libres	GRAMME		x	x		x	x			x	x						2	3
	Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal)						x								x		3	2
	Universités partenaires						x	x	x						x		1	1
	Centre de Recherche sur les transports UDEM (CRT)						x				x	x					2	2
	Héritage Montréal				x	x				x							2	1
	Société d'Histoire de Lachine				x	x									x	x	1	3
	Bâtir son quartier		x					x	x				x	x			1	1
	Comité de Logement Lachine-Lasalle		x				x	x	x								1	3
	Rue principale		x	x	x		x	x	x								1	2
	Vivre en ville		x		x		x	x	x								1	3
	STM						x			x			x				3	1
	Citoyens de Lachine Est (table de quartier)				x							x	x	x	x		2	4
	Propriétaires fonciers (dont Dominion Bridge)		x				x	x	x			x	x				4	5
	Association des commerçants de la FND		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		4	5
Commission scolaire					x	x										1	2	
Médias				x					x					x	x	4	3	

Légende:

- Partenaire
- Possible
- Neutre
- Opposant
- x Participant
- Regroupement Lachine

Activités

- Rencontres préliminaires
- Comités
- Information au grand public
- Consultations préliminaires
- Concertation
- Négociation
- Partnering
- Projet transitoire
- Concours, appel d'offre
- Validation, ajustements
- Approbation
- Consultation publique OCPM
- Exécution
- Inauguration

Niveau de pouvoir	Niveau d'intérêt
5. Grand pouvoir	5. Grand intérêt
4. Pouvoir important	4. Intérêt important
3. Pouvoir moyen	3. Intérêt moyen
2. Pouvoir faible	2. Intérêt faible
1. Pouvoir très faible	1. Intérêt très faible

Légende:

	Partenaire
	Possible
	Neutre
x	Opposant
x	Participant
	Regroupement Lachine

Activités

- 1 Rencontres préliminaires
- 2 Comités
- 3 Information au grand public
- 4 Consultations préliminaires
- 5 Concertation
- 6 Négociation
- 7 Partnering
- 8 Projet transitoire
- 9 Concours, appel d'offre
- 10 Validation, ajustements
- 11 Approbation
- 12 Consultation publique OCPM
- 13 Exécution
- 14 Inauguration

Niveau de pouvoir	Niveau d'intérêt
5. Grand pouvoir	5. Grand intérêt
4. Pouvoir important	4. Intérêt important
3. Pouvoir moyen	3. Intérêt moyen
2. Pouvoir faible	2. Intérêt faible
1. Pouvoir très faible	1. Intérêt très faible

Tableau 4. Projet phase 2- Prolongation de la rue Notre-Dame.

Ces deux tableaux comprennent également une évaluation du niveau d'intérêt (étalé sur une échelle croissante de 1 à 5, 5 étant le niveau d'intérêt le plus élevé) et de pouvoir (étalé sur une échelle croissante de 1 à 5, 5 étant le niveau de pouvoir le plus élevé), mais aussi le type de pouvoirs qui est présent (d'ordre politique, légal, technique, économique ou électoral) de chacun des parties prenantes répertoriées pour le projet. En fonction de ces deux tableaux, nous avons déterminé les acteurs possédant le plus d'intérêt ou de pouvoir d'influencer le projet dans son ensemble, soit:

Au niveau des parties politiques

Service mobilité et attractivité de la Ville de Montréal: Équipe au sein de la Ville de Montréal qui s'assure de la coordination des activités liés à la planification et au développement sur l'ensemble du territoire de la Ville. Bien que ce dernier présente un intérêt uniquement modéré envers le projet (échelle de 3 sur un total de 5), ces derniers possèdent un pouvoir très important (échelle de 5 sur un total de 5) par rapport à l'aspect légal et technique en participant à 9 des 14 activités prévus tout au long du processus de développement du projet.

Service qualité de vie de la Ville de Montréal: Équipe au sein de la Ville de Montréal qui s'assure de la supervision et de la coordination de l'ensemble des activités visant l'amélioration de la qualité de vie des habitants de la ville sur le plan environnemental, économique, culturel et social. Bien que ce dernier présente un intérêt uniquement modéré envers le projet (échelle de 3 sur un total de 5), ces derniers possèdent un pouvoir très important (échelle de 5 sur un total de 5) par rapport à l'aspect légal et technique en participant à 9 des 14 activités prévus tout au long du processus de développement du projet.

Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises de l'arrondissement Lachine: Équipe au sein de l'arrondissement Lachine qui fournit un soutien aux gens d'affaires et aux investisseurs désirant démarrer un projet de construction ou de développement sur le territoire en leur apportant des conseils et les renseigne sur les programmes gouvernementaux d'aide aux entreprises en vigueur, en plus de s'assurer d'établir un sentiment de partenariats avec les entreprises présentes. Cette dernière possède donc un intérêt très marqué envers ce type de projet (échelle de 5 sur un total de 5) en plus de posséder un pouvoir très important (échelle de 5 sur un total de 5) par rapport à l'aspect légal et technique en participant à 10 des 14 activités prévus tout au long du processus de développement du projet.

Direction des services administratifs et des projets urbains de l'arrondissement Lachine: Équipe au sein de l'arrondissement Lachine qui assure la délivrance et le suivi des permis et certificats d'autorisation en plus d'assurer l'inspection des bâtiments et des locaux de l'arrondissement. Cette dernière encadre également les projets de nature urbaine en cours ou à l'étude sur l'ensemble du territoire. Elle possède donc un intérêt très marqué envers le projet (échelle de 5 sur un total de 5) en plus de posséder un pouvoir très important (échelle de 5 sur un total de 5) par rapport à l'aspect légal et technique en participant à 10 des 14 activités prévus tout au long du processus de développement du projet.

Direction des travaux publics de l'arrondissement Lachine: Équipe au sein de l'arrondissement Lachine qui supervise l'exécution des travaux de nature publique au niveau des infrastructures, réseaux et équipements sur l'ensemble du territoire. Elle est responsable également des activités de collectes d'ordures et de matières recyclables. Cette dernière possède donc un intérêt très marqué envers le projet (échelle de 5 sur un total de 5) en plus de posséder un pouvoir très important (échelle de 5 sur un total de 5) par rapport à l'aspect légal et technique sur 11 des 14 activités prévus tout au long du processus de développement du projet.

Conseillers d'arrondissement de Lachine: Au nombre de trois, ils participent aux séances de conseil d'arrondissement qui ont lieu chaque mois avec la mairesse et la conseillère de la ville centre pour prendre des décisions au niveau réglementaire dans plusieurs domaines liés aux activités de Lachine, tel qu'en matière de loisirs, de cultures, de permis, de voirie et d'urbanisme. Ces derniers représentent et défendent les intérêts des citoyens dans leur circonscription au niveau politique. Ils possèdent un intérêt modéré envers le projet (échelle de 3 sur un total de 5) en plus de posséder un pouvoir très important (échelle de 5 sur un total de 5) par rapport à l'aspect politique et électoral en participant à 10 des 14 activités prévus tout au long du processus de développement du projet.

Au niveau des parties entrepreneuriales

Investisseurs: Il s'agit d'individus (physiques ou morales) qui désirent contribuer financièrement au projet en échange d'un retour de leur investissement à la fin de sa réalisation. Ceux qui décident de placer leur argent dans le projet possèdent donc un

intérêt marqué envers le projet (échelle de 4 sur un total de 5), mais possède plutôt un pouvoir modéré (échelle de 3 sur un total de 5) par rapport à l'aspect économique en participant à 8 des 14 activités prévus tout au long du processus de développement du projet.

PME MTL West-Island: Organisme offrant un réseau de soutien aux entreprises établies dans l'ouest de l'île de Montréal, elle se spécialise dans l'aide aux petites et moyennes entreprises et ce, particulièrement dans leurs phases de démarrage et de croissances afin d'assurer un développement sain et soutenable sur le long terme par le biais d'aide financières sous forme de bourse et services-conseils. Ce dernier possède donc un intérêt très marqué envers le développement de ce projet (échelle de 5 sur un total de 5) en plus de posséder un pouvoir très important (échelle de 4 sur un total de 5) par rapport à l'aspect technique et économique en participant à 11 des 14 activités prévus tout au long du processus d'élaboration du projet.

Au niveau des parties libres

Regroupement Affaires Lachine Inc.: Organisme à but non-lucratif représentant les intérêts des entreprises dans le domaine commercial, industriel et de services sur le territoire de l'arrondissement Lachine. Ce dernier possède donc un intérêt très marqué envers le développement de ce projet qui rentre dans leur ligne de compte (échelle de 5 sur un total de 5), mais possède plutôt en soi un pouvoir modéré (échelle de 3 sur un total de 5) par rapport à l'aspect technique et économique sur 12 des 14 activités prévus tout au long du processus de développement du projet.

CDEC LaSalle-Lachine / Centre local de développement (CLD) Lachine Affaires: Corporation autonome sans but lucratif ayant pour mission de regrouper la communauté de Lachine autour des projets de développement économique, social et culturel à l'échelle locale et provinciale. Elle organise les tables de concertation visant à discuter des développements économiques et sociaux, mais également des entreprises, de la question de l'emploi et de la main-d'œuvre dans le but de favoriser l'échange d'informations et de s'entendre sur les actions communes autour du développement de certains projets. Cette dernière possède donc un intérêt très marqué envers le développement de ce projet qui rentre dans leur champ d'expertise (échelle de 5 sur un total de 5), mais possède plutôt en soi un pouvoir modéré (échelle de 3 sur un total de 5) par rapport à l'aspect technique et économique en participant à 12 des 14 activités prévus tout au long du processus de développement du projet.

Concert'Action Lachine: Table de concertation pour le développement social, intersectorielle et multi-réseaux. Elle réunit une panoplie d'acteurs en provenance de différents milieux (représentants des groupes communautaires, d'institutions publiques et parapubliques, d'entreprises et de citoyens et citoyennes de Lachine) ayant pour objectifs d'identifier les problématiques au niveau locales, la mobilisation autour d'enjeux de développement social local, le partage d'informations ainsi que la réalisation de projets concertés sur le territoire de Lachine. Cette dernière possède donc un intérêt très marqué envers le développement de ce projet qui rentre dans

leur champ d'intérêt (échelle de 5 sur un total de 5), mais possède finalement un pouvoir relativement faible (échelle de 2 sur un total de 5) par rapport à l'aspect électoral en participant à 8 des 14 activités prévus tout au long du processus d'élaboration du projet.

Citoyens de Lachine Est (table de quartier): Il s'agit de résidents de l'arrondissement de Lachine. Ces derniers sont parmi les principaux concernés par les décisions et actions des décideurs et aménageurs et peuvent s'organiser rapidement pour défendre leurs intérêts dans leur quartier et n'hésitent généralement pas à se faire entendre à travers les consultations publiques lorsqu'on leur donne l'opportunité. Pour ces raisons, les citoyens possèdent donc un intérêt très marqué envers le développement de ce projet (échelle de 5 sur un total de 5), mais possède plutôt en soi un pouvoir modéré (échelle de 3 sur un total de 5) si leurs actions sont non coordonnées par rapport à l'aspect électoral avec une participation à 5 des 14 activités prévus tout au long du processus de développement du projet.

Propriétaires fonciers: Il s'agit d'individus possédant des biens immobiliers qu'ils habitent ou louent à d'autres personnes. Ces derniers sont parmi les principaux concernés par les décisions et actions des décideurs et aménageurs puisqu'ils contribuent à la vitalité économique de Lachine. Pour ces raisons, les propriétaires fonciers possèdent un intérêt très marqué envers le projet sur la rue commerciale Notre-Dame (échelle de 5 sur un total de 5), et possède un pouvoir fort (échelle de 4 sur un total de 5) par rapport à l'aspect électoral avec une participation à 7 des 14 activités prévus tout au long du processus d'élaboration du projet.

Association des commerçants de la rue Notre-Dame: Regroupement des commerçants ayant pignon sur la rue. Cette dernière exerce un poids économique important dans le secteur, ce qui leurs permettent en plus d'être parmi les principaux concernés par les décisions et actions prises par les décideurs et aménageurs, ce leurs permettent de participer à l'adoption des taxes à l'amélioration locale et contribuer à prise l'élaboration des décisions pour les travaux de revitalisation. Pour ces raisons, les propriétaires fonciers possèdent un intérêt très marqué envers le projet ayant lieu directement sur l'axe commerciale (échelle de 5 sur un total de 5), et possède un pouvoir fort (échelle de 4 sur un total de 5) par rapport à l'aspect économique et électoral avec une participation à 11 des 14 activités prévus tout au long du processus de développement du projet.

Médias: Contribuent à la diffusion de l'information auprès du grand public. Ces derniers ont un grand pouvoir d'influence sur les opinions des gens qui les consultent. Par ailleurs, ils sont intéressés à couvrir tout type de nouvelles jugées intéressantes. Pour ces raisons, les médias possèdent un intérêt modéré envers le projet ayant lieu directement sur l'axe commerciale (échelle de 3 sur un total de 5), mais possède en contrepartie un pouvoir fort (échelle de 4 sur un total de 5) par rapport à l'aspect électoral avec une participation à 5 des 14 activités prévus tout au long du processus de développement du projet.

Montréalais / touristes: Visiteurs en provenance de l'extérieur de l'arrondissement Lachine. Ces derniers jouent un rôle important par rapport à l'aspect économique

important généré par le biais de leurs achats et consommations sur le territoire. Ils sont aussi généralement attirés par des lieux attrayants et les possibilités de pratiquer des activités uniques et plaisantes. Pour ces raisons, les médias devraient posséder un très grand intérêt envers le projet sur la rue commerciale Notre-Dame (échelle de 3 sur un total de 5), mais possède sommes toutes un pouvoir modéré (échelle de 3 sur un total de 5) par rapport à l'aspect économique avec une participation limité à seulement 2 des 14 activités prévus tout au long du processus d'élaboration du projet.

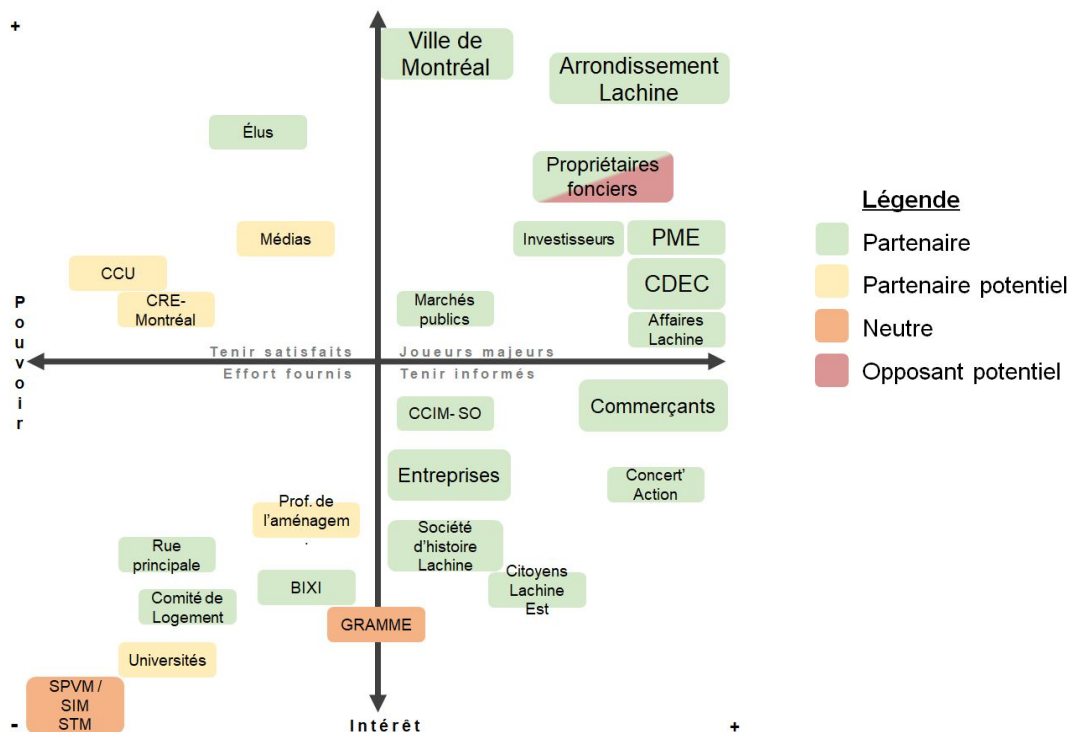


Figure 18. Les parties prenantes seront gérées selon son position dans la cartographie.

4.2 Création de partenariats

Établir des partenariats parmi les acteurs répertoriés permet de planifier la suite de la démarche de planification du projet en déterminant les ressources qui pourront être mis en commun et se préparer déjà à faire face aux opposants, mais également à convaincre de possibles partenaires à rejoindre nos rangs. Idéalement, les partenaires choisis et qui auront un rôle centrale à jouer tout au long de l'élaboration du projet doivent avoir un grand intérêt envers le projet (échelle égale ou supérieur à 4), et avoir considérablement de pouvoir (échelle égale ou supérieur à 4 également) afin d'arriver à pousser le projet à travers les différents obstacles et risques potentiels qui se présenteront au fur et à mesure des activités d'élaboration qui seront menés. Les partenariats à établir dans le cadre du montage de projet devraient donc être réalisés avec les différents services gouvernementales de l'arrondissement Lachine (Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises, la Direction des services administratifs et des projets urbain et la Direction des travaux publics), ainsi que les investisseurs, le PME MTL West-Island, les propriétaires

fonciers et l'Association des commerçants de la rue Notre-Dame. Travailler en coopération avec ces derniers permettent de faciliter la mise en oeuvre de mesures réglementaires (Plan particulier d'urbanisme) et économiques (subventions) permettant la réalisation du projet sur la rue Notre-Dame.

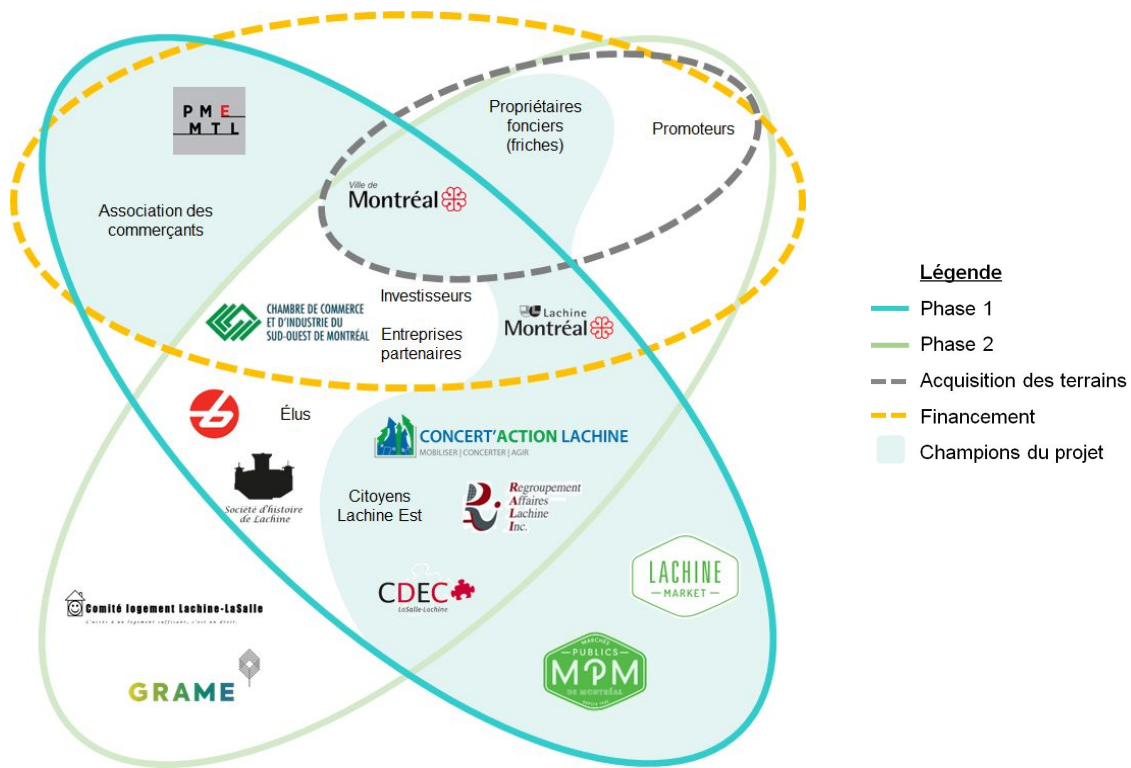


Figure 19. Constellation des parties prenantes.

4.3 Analyse des risques

Anticiper les risques et prévoir des mesures et ressources pour y faire face permet de se préparer avec les partenaires à réfléchir à des prises de décisions possibles afin de ne pas se faire prendre au dépourvu devant des situations qui risquent potentiellement de se produire et d'impacter négativement le processus d'élaboration du projet. Pour se faire, un tableau d'étude de l'évaluation des risques principaux a été créé afin de déterminer l'indice de sévérité pour chacun et ce, pour les deux phases que consistent le projet en multipliant l'impact potentiel (sur une échelle de 1 à 5, 5 étant le plus d'impact) avec la probabilité qu'il se produise (sur une échelle de 1 à 5, 5 étant la plus grande probabilité) avec les mesures de mitigations appropriées.

Réaménagement de la RND					
TYPE DE RISQUE	RISQUES PRINCIPAUX	I	P	SÉVÉRITÉ (IxP)	MESURES DE MITIGATION
PROJET	Nécessité de préservation des éléments patrimoniaux ayant un caractère remarquable	2	3	6	Faire la mise en valeur et la sauvegarde des points d'intérêt historique
	Les politiques et réglementations existantes ainsi que les études d'impacts peuvent être un frein pour certaines propositions du projet	3	3	9	S'assurer tout au long du projet d'assurer la concordance avec les réglementations en vigueur.
	Peu de diversité commerciale, manque par rapport aux besoins de la population	3	3	9	Établir un rapport de recommandations par le biais de sondages auprès des citoyens et commerçants
SOCIAUX	Opposition de certaines parties prenantes par rapport à diverses facettes du projet (intégration de logements sociaux...)	3	3	9	Organiser davantage de rencontre de travail de concertation pour réduire au maximum les divergences, établir une stratégie de prévention de conflits (partnering)
	Risque de gentrification : augmentation des prix à la consommation par le développement de nouveaux pôles commerciaux et résidentiels.	5	5	25	S'assurer que les besoins de la population locale soient préservés à travers la mise en place de différentes initiatives sociales
	L'absence d'ancrage ou sentiment d'appartenance au milieu	3	2	6	Promouvoir leur héritage culturel
	La RND est isolée des pôles urbains importants de la zone (Canal Lachine, gare, zones d'activités...)	5	5	25	Intégrer la rue Notre-Dame dans son ensemble et créer des liens avec les grands pôles présents dans le secteur
ÉCONOMIQUE	Les travaux de revitalisation peuvent affecter les activités commerciales et les entreprises existantes	4	5	20	Effectuer les travaux en dehors des périodes d'achalandage, implanter un circuit piéton temporaire afin d'assurer l'accessibilité aux commerces, établir un programme d'aide financière aux commerçants ayant subi des pertes économiques
	Risque de diminution des fonds alloués dans le budget pour les projets urbains dans un contexte de crise avec une fuite des entrepreneurs et/ou des investisseurs	4	3	12	Prévoir un coussin financier suffisant pour affronter les imprévus d'ordre économique
	Opposition à l'instauration d'une taxe d'amélioration volontaire	3	3	9	Plan de négociation et informations accru sur les retombées économiques futures
MOBILITÉ	Difficulté d'implantation de stationnement à proximité des commerces	4	3	12	Déployer des stationnements dans les rues voisines de la rue Notre-Dame
	Contestations possibles causées par l'interdiction de l'accès aux véhicules durant les phases des concepts d'aménagement transitoire et pendant la durée des travaux sur la RND	4	5	20	Établir un plan de mobilité afin de détourner la circulation de manière diffuse dans le secteur avoisinant
	La rue Notre-Dame n'est pas suffisamment desservie au niveau des transports en commun	4	4	16	Augmentation de la fréquence des bus passant à proximité de la rue Notre-Dame
	Les barrières physiques dans la rue peuvent restreindre la mobilité d'un piéton handicapé pendant la durée du réaménagement	2	2	4	Améliorer l'accessibilité des personnes en situation de handicap par le biais de mobiliers urbains dédiés (rampes d'accès...)
POLITIQUE	Manque d'implication des élus dans la mise en place du projet	3	3	9	Convaincre et/ou neutraliser Partager les informations aux citoyens concernés
	Changement des parties politiques après l'élection	2	3	6	Réussir l'appropriation sociale du projet pour garantir le succès du projet à long terme

Tableau 5. Projet phase 1- Réaménagement de la rue Notre-Dame.

Prolongation de la RND					
TYPE DE RISQUE	RISQUES PRINCIPAUX	I	P	SÉVÉRITÉ (IxP)	MESURES DE MITIGATION
PROJET	Incompatibilité commerciale de l'extension de la RND à l'environnement existant (tronçon original de la RND)	3	2	6	Conjuguer la requalification des commerces et le développement urbain avec la mise en valeur des composants identitaires distinctives du quartier
SOCIAUX	Opposition à la vente des terrains ou des propriétés privées à l'arrondissement	5	4	20	Établir le dialogue avec les personnes concernées ou les exproprier
	Opposition au projet de la part des groupes de pression	2	2	4	Convaincre et/ou neutraliser Partager les informations aux groupes concernés
ÉCONOMIQUE	Dépassement des délais et coûts liés aux expropriations	4	3	12	Établissement d'un partenariat avec les propriétaires fonciers
	Dépassement des délais et coûts liés à la décontamination des sols	4	3	12	Prévoir les recommandations de budget d'assainissement et la durée pour décontaminer les sols
	Intérêts divergents entre les promoteurs immobiliers et la ville sur la question des logements sociaux	4	3	12	Discussions entre les deux parties pour trouver ensemble des compromis (concessions)
POLITIQUE	L'abandon/modification du PPU à cause d'un changement politique	4	3	12	S'adapter en conséquence en s'appuyant sur les associations citoyennes

Tableau 6. Projet phase 2- Prolongation de la rue Notre-Dame.

Matrice de sévérité

P R O B A B I L I T É	5					
	4					
	3					
	2					
	1					
		1	2	3	4	5
		I M P A C T				

Légende :

I= Impact

P= Probabilité

S= Sévérité ($S = I \times P$)

Les risques identifiés sont divisés en cinq catégories répertoriés, soit ceux liés directement à la réalisation du projet tel que la nécessité de préserver des éléments patrimoniaux ayant un caractère remarquable, les risques sociaux apportés par le projet tels que le risque de gentrification, les risques de nature économique comme une opposition des propriétaires à l'instauration d'une taxe d'amélioration volontaire, les risques liés à la mobilité sur le site tel qu'une faible desserte par le transport en commun et finalement, les risques de nature politique comme par exemple le manque d'implication des élus dans la mise en place du projet. Les codes de couleurs après l'analyse de l'indice de sévérité tel qu'expliqué par la matrice nous révèle que les risques les plus sévères se trouvent au niveau social, économique et en terme de mobilité, ce qui demandera une attention plus grande tout au long du processus de mise en oeuvre du projet.

4.4 Démarches/Échéancier

Afin de pouvoir réaliser le projet de la rue Notre-Dame selon la durée prévue, l'échéancier de mise en oeuvre a été séparé en quatre grandes étapes permettant une clarification des tâches à réaliser selon les délais prescrits ou estimé au mieux des capacités actuels afin d'assurer une meilleure coordination entre les différents acteurs impliqués et de réduire les délais inutiles qui risque d'impacter l'ensemble du projet par la suite. Étant donné que le réaménagement de la rue Notre-Dame et son extension constituent deux phases distinctes au sein du projet, un échéancier a été développé pour chacune d'entre elles. Néanmoins, les phases qu'on y retrouve sont identiques, soit l'initiation, la concertation, la consolidation et la réalisation. Les types d'activités qu'on retrouve entre chaque type de phase des deux échéanciers diffèrent toutefois de manière considérable, et la même chose s'applique au niveau de la durée de chaque activité.

Ainsi, pour les deux échéanciers, la première étape de l'élaboration constitue la phase d'initiation, qui s'agit en soit d'identifier les acteurs qui participeront à la création d'une vision de revitalisation de la rue Notre-Dame et de ses espaces. Elle est suivie de la phase de concertation, où l'emphase est davantage mise sur le partage de la vision du projet élaborée afin de nouer des partenariats clés par le biais de l'appropriation collective et de l'acceptation de la communauté visée. Par la suite, la phase de consolidation vient solidifier les paramètres du projet en obtenant les approbations finales nécessaires afin de pouvoir présenter la forme du projet retenu. Finalement, la phase de réalisation permet d'entamer le

processus d'appel d'offres pour la réalisation des travaux concrets sur les chantiers qui aboutira à l'inauguration du projet au public.

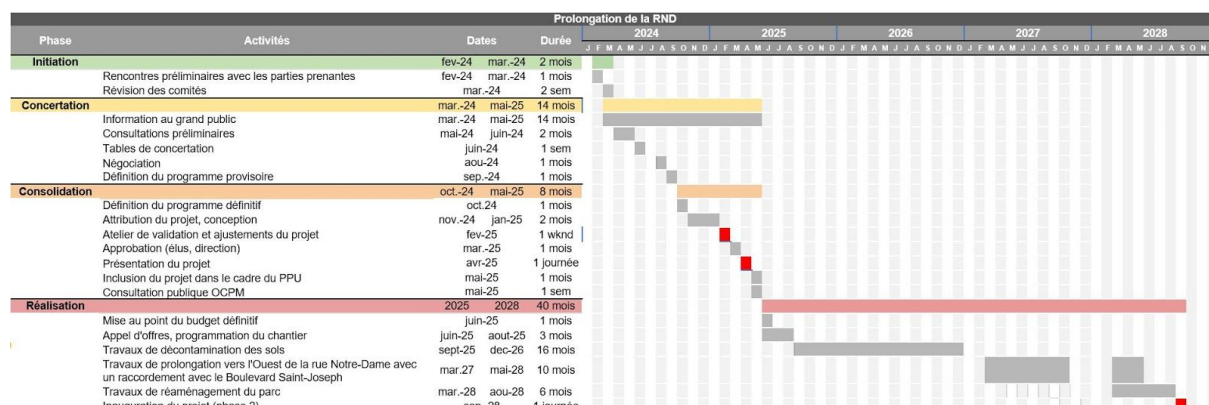


Tableau 7. Projet phase 1-Réaménagement de la rue Notre-Dame

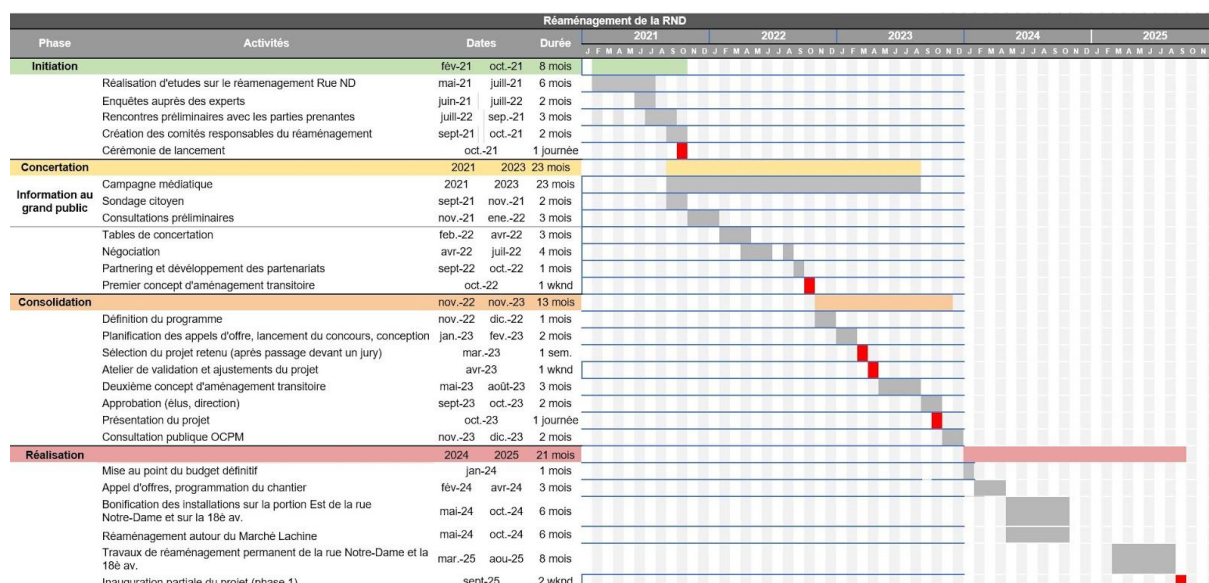


Tableau 8. Tableau 10: Projet phase 2-Extension de la rue Notre-Dame

4.5 Stratégie de communication

Assurer une bonne communication entre les différents acteurs impliqués au sein du projet et les populations concernées est un processus crucial pour assurer la réussite de sa réalisation en établissant et renforçant les liens nécessaires pour une cohérence de réflexion et d'actions, mais aussi pour garder l'intérêt envers le projet. Ainsi, il est essentiel de mettre en place une stratégie permettant de cibler les besoins de communication en fonction des mêmes différentes étapes du projets identifiées au point précédent (initiation, concertation, consolidation, et réalisation). Pour ce faire, l'utilisation d'un tableau pour la phase 1 et 2 du projet permet le recensement des activités de communication nécessaires pour chacun des quatre étapes et selon les parties prenantes qui seront impliquées afin d'accomplir les

Phase	Objectifs	Activités	Intervenants	Formes proposées	Exemples
	Collecte des points de vue des experts	Enquête aux experts	• Experts	• Performances individuelles • Questionnaires • Ateliers • Ateliers de concertation	• Diagnostic initial susceptible de valider le projet
Phase 1 Initiation	• Sonder les parties prenantes clés	Recherche préliminaire avec les Villes, associations, associations, associations (au sein de la RND)	Recherche préliminaire avec les initiatives associatives Recherche préliminaire avec les comités d'actions RND	• Ville de Montréal • Arrondissement de Lachine • Régions enclaves urbaines • Régions rurales • Comités	• Détermination des droits d'intervention du projet • Collecte de données sur la culture et l'école
	• Assurer la pérennité du projet • Sélectionner les acheteurs des équipements de grande échelle (cas particuliers)	Création des comités	• Membres • Maisons • Maisons de formation	• Ville de Montréal • Arrondissement de Lachine • Régions enclaves urbaines • Régions rurales • Comités	• Appréhension des connaissances • Création de comités de travail spécialisés
	Validation des informations quant au projet	Information au grand public	• Activités d'information • Activités de consultation • Activités de concertation • Activités de concertation	• Arrondissement de Lachine • Régions enclaves urbaines • Régions rurales • Comités	• Définition des besoins du projet • Définition de la population sur le projet
	• Sonder la population ciblée	Consultations préliminaires	• Sessions de consultation	• Régions enclaves urbaines de la RND	• Définition des besoins d'information du projet
Phase 2 Concertation	• Travaux de concertation • Recueillir les besoins des parties prenantes	Concertation	• Sessions de concertation • Sessions de concertation • Sessions de concertation • Sessions de concertation	• Comités • Comités (CCI, Rue principale, etc.)	• Appréhension des besoins des parties prenantes • Définition des besoins du projet • Définition des besoins de la population sur le projet
	• Travaux de concertation • Recueillir les besoins des parties prenantes	Négociation	• Sessions de concertation	• Comités • Comités (CCI, Rue principale, etc.)	• Appréhension des besoins des parties prenantes • Définition des besoins du projet • Définition des besoins de la population sur le projet
	• Travaux de concertation • Recueillir les besoins des parties prenantes	Négociation	• Sessions de concertation	• Comités • Comités (CCI, Rue principale, etc.)	• Appréhension des besoins des parties prenantes • Définition des besoins du projet • Définition des besoins de la population sur le projet
	• Travaux de concertation • Recueillir les besoins des parties prenantes	Négociation	• Sessions de concertation	• Comités • Comités (CCI, Rue principale, etc.)	• Appréhension des besoins des parties prenantes • Définition des besoins du projet • Définition des besoins de la population sur le projet
Phase 3 Concertation	• Travaux de concertation • Recueillir les besoins des parties prenantes	Négociation	• Sessions de concertation	• Comités • Comités (CCI, Rue principale, etc.)	• Appréhension des besoins des parties prenantes • Définition des besoins du projet • Définition des besoins de la population sur le projet
	• Travaux de concertation • Recueillir les besoins des parties prenantes	Négociation	• Sessions de concertation	• Comités • Comités (CCI, Rue principale, etc.)	• Appréhension des besoins des parties prenantes • Définition des besoins du projet • Définition des besoins de la population sur le projet
	• Travaux de concertation • Recueillir les besoins des parties prenantes	Négociation	• Sessions de concertation	• Comités • Comités (CCI, Rue principale, etc.)	• Appréhension des besoins des parties prenantes • Définition des besoins du projet • Définition des besoins de la population sur le projet
	• Travaux de concertation • Recueillir les besoins des parties prenantes	Négociation	• Sessions de concertation	• Comités • Comités (CCI, Rue principale, etc.)	• Appréhension des besoins des parties prenantes • Définition des besoins du projet • Définition des besoins de la population sur le projet
Phase 4 Réalisation	• Travaux de concertation • Recueillir les besoins des parties prenantes	Négociation	• Sessions de concertation	• Comités • Comités (CCI, Rue principale, etc.)	• Appréhension des besoins des parties prenantes • Définition des besoins du projet • Définition des besoins de la population sur le projet
	• Travaux de concertation • Recueillir les besoins des parties prenantes	Négociation	• Sessions de concertation	• Comités • Comités (CCI, Rue principale, etc.)	• Appréhension des besoins des parties prenantes • Définition des besoins du projet • Définition des besoins de la population sur le projet
	• Travaux de concertation • Recueillir les besoins des parties prenantes	Négociation	• Sessions de concertation	• Comités • Comités (CCI, Rue principale, etc.)	• Appréhension des besoins des parties prenantes • Définition des besoins du projet • Définition des besoins de la population sur le projet
	• Travaux de concertation • Recueillir les besoins des parties prenantes	Négociation	• Sessions de concertation	• Comités • Comités (CCI, Rue principale, etc.)	• Appréhension des besoins des parties prenantes • Définition des besoins du projet • Définition des besoins de la population sur le projet

Tableau 9. Projet phase 1-Réaménagement de la rue Notre-Dame

[illegible]

Tableau 10: Projet phase 2-Extension de la rue Notre-Dame

Conclusion

Si depuis de nombreuses années l'est de Lachine est largement délaissé par les consommateurs et les visiteurs du reste de l'agglomération, cette situation tend à s'améliorer grâce à une intervention urbanistique volontariste. Il est important de saisir les éléments permettant d'expliquer le déclin général de ce territoire afin de comprendre quels sont les enjeux qui fragilisent la situation du quartier. Ainsi, au travers de ce travail, nous avons mis en évidence certains points afin permettent de mettre à jour le contexte économique et social du site.

Fortement marqué par son passé industriel Lachine-Est reste un secteur au contexte socio-démographique difficile, avec un taux de pauvreté 35,1%, largement supérieur au reste des arrondissement de Montréal, tout comme le taux de chômage lui aussi très élevé. L'enclavement du secteur et son manque de connexion avec le reste de l'agglomération ont largement participé à son inexorable déclin. La rue Notre-Dame, autrefois coeur économique et commercial de Lachine est aujourd'hui un axe où les commerces vacants sont légions. Voilà la raison pour laquelle. C'est pourquoi une revitalisation est nécessaire pour relancer son activité et créer un contrepoids au secteur d'activité commerciale situé plus à l'ouest.

C'est au travers d'une collaboration approfondie des acteurs et d'une stratégie s'appuyant sur des outils de communication permettant l'intégration de l'ensemble des parties prenantes que la revitalisation du secteur est permise. Aussi, l'apport d'une mixité d'usage du sol afin de créer un pôle d'attractivité pour l'ensemble des catégories de consommateurs s'est très vite imposé comme étant une condition absolue au redéveloppement de ce site. Il en va de même pour le maintien des emplois et l'amélioration de l'accessibilité du secteur par des modes de transports collectif ou actif, afin de réduire l'utilisation de l'automobile.

Développant le projet autour de trois pôles principaux de développement, de deux axes et d'un circuit, la revitalisation du site passe par un travail d'ensemble qui permet d'apporter une logique structurelle au quartier en créant des liens entre les différents zones de développement d'attractivité. Ainsi c'est l'ensemble du secteur qui se voit redynamiser, ce qui permet d'accroître la qualité de vie des résidents dans un secteur réputé comme étant peu accueillant. S'appuyant sur un projet levier consolidant le plan d'aménagement, il est en effet question de profiter des s'appuyer sur les opportunités d'aménagement qu'offre le site pour raccorder la rue Notre-Dame aux quartiers environnants et insérer le territoire dans son ensemble.

Bibliographie

CDEC LaSalle-Lachine et Mobius4. (2017). Lachine est Vision d'une communauté-Grandes lignes du plan directeur.CDEC. Repéré à:

https://docs.wixstatic.com/ugd/2df839_3f04a654f21c4d1f91c8862989348e04.pdf

Centre d'écologie urbaine de Montréal (2015). L'urbanisme participatif aménager la ville avec et pour ses citoyens. Agence de la santé publique du Canada. Repéré à:

https://urbanismeparticipatif.ca/sites/default/files/upload/document/rqv_guide_urba_parti_fra.pdf

Centre d'écologie urbaine de Montréal (s.a.). Bonnes pratiques d'aménagement des artères commerciales. Fiche No.3. Repéré à:

https://urbanismeparticipatif.ca/sites/default/files/upload/document/guides/rqv_fiche_03_arterescommerciales_fr.pdf

CRE-Montréal. (2019). Lachine-Est: vers un quartier résilient, inspiré de son passé et tourné vers l'avenir. CRE Montréal. Repéré à:

https://cremtl.org/sites/default/files/upload/documents/publications/2019-04-03_lachineest_ocpm_memoire.pdf

Espace Stratégies (2016). PORTRAIT ET POTENTIEL DE TRANSFORMATION DES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES DANS LE SECTEUR TURCOT- LACHINE-EST. Repéré à

https://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P101/3.6_portrait_et_potentiel_de_transformation_des_activites_economiques_dans_le_secteur_turcot-lachine-est_2016.pdf

Groupe de recommandations et d'actions pour un meilleur environnement (2019). MÉMOIRE SUR LACHINE-EST : ÊTRE AMBITIEUX POUR LE LACHINE DE DEMAIN. Repéré à

https://www.grame.org/2019-04-02_Lachine-Est_OCPM_GRAME.pdf

Héritage Montréal. (2018) Forum citoyen développement de Lachine-Est. Ville de Montréal. Repéré à:
http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_LCH_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PATRIMOINE_BUMBARU_LACHINEEST_MAI2018.PDF

Imagine Lachine Est. (2018). La mobilité, coeur de l'écoquartier, poumon de la ville quelques principes pour la mobilité de Lachine-Est. Ville Montréal. Repéré à.

http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_LCH_FR/MEDIA/DOCUMENTS/MOBILITE_LEFEBVRE_LACHINEEST_MAI2018.PDF

OCPM. (2014). Analyse du mix commercial-Identification des opportunités commerciales urbaines. Demarcom. Repéré à:

https://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P101/3.5_2014_rapport_commercial_cld.pdf

OCPM. (2015). Étude sur les déplacements-secteur Lachine-Est. CIMA. Repéré à:

https://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P101/3.3_2017_etude_impacts_deplacements2.pdf

Office de consultation publique de Montréal (2019). RAPPORT DE CONSULTATION PUBLIQUE SECTEUR LACHINE-EST. Repéré à

https://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P101/rapport-final-lachine-est_1.pdf

OCPM. (2014). Rapport synthèse de la démarche de consultation pour le programme particulier d'urbanisme du secteur Lachine-Est. Acertys. Repéré à:

https://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P101/3.2_2014_rapport_consult_ppu.pdf

OCPM. (2019). Rapport de consultation publique secteur Lachine-Est. OCPM.Repéré à:
https://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P101/rapport-final-lachine-est_1.pdf

Parcs Canada- (2018). Plan directeur-lieu historique national du Canada du Canal-de-Lachine. Canada. Repéré à:
<https://www.pc.gc.ca/fr/lhn-nhs/qc/canallachine/info/gestion-management/gestion-management-2018>

PME MTL (2018). LE PROGRAMME RENOUVEAU NOTRE-DAME. Repéré à
<https://pmentl.com/west/renouveau-notre-dame>

Ville de Montréal. (2005). Évaluation du patrimoine urbain. Arrondissement de Lachine. Repéré à:
http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/patrimoine_urbain_fr/media/documents/12_evaluation_patrimoine_sud.pdf

Ville Montréal. (2008). Portrait des déplacements arrondissement de Lachine. Montréal en statistiques. Repéré à:
http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/MTL_STATS_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PORTAIT%20DES%20D%C9PLACEMENTS%202008%20-%20LACHINE.PDF

Ville de Montréal.(2018). Portrait statistique-population du territoire de l'arrondissement de Lachine.. Montréal en statistiques. Repéré
à:http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_LCH_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PORTRAIT_LACHINE.PDF

Ville de Montréal. (2014).Profil économique -Arrondissement de Lachine. Montréal en statistiques. Repéré à:
http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/arrond_lch_fr/media/documents/pe_lachine_2014.pdf

Ville de Montréal.(2018). Profil sociodémographique-Arrondissement de Lachine.Montréal en statistiques. Repéré
à:http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/MTL_STATS_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PROFIL_SOCIOD%C9MO_LACHINE%202016.PDF

Ville Montréal. (2019). Accélérer Montréal-Bilan stratégie de développement économique 2018-2022. Montréal affaires. Repéré à:
https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/affaires_fr/media/documents/accelerermtl_bilan_2018.pdf

Ville de Montréal (s.a.). REVITALISONS NOTRE-DAME. Repéré à
https://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=8117.132591580&_dad=portal&_schema=PORTAL

Vivre en ville. (2018). Vers une densité désirable-les clés des habitations compactes, attrayantes et performantes. Ville de Montréal. Repéré
à:http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_LCH_FR/MEDIA/DOCUMENTS/VIVREENVILLE_DENSITEDESIRABLE_20180511-LACHINE3.COMPRESSED.PDF

Rayside-Labossière. (2018), Forum de réflexion sur Lachine Est-Quartier complet et logement social. Ville de Montréal. Repéré
à:http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_LCH_FR/MEDIA/DOCUMENTS/LOGEMENT_SOCIAL_RAYSIDE_LACHINE-EST_MAI_2018.PDF