



# VISION URBANISTIQUE DU SECTEUR HICKSON-DUPUIS

Direction du développement du territoire  
et des études techniques (DDTET)  
1<sup>er</sup> juin 2021

---

# TABLE DES MATIÈRES

➤ Mot du conseil .....	3
➤ Introduction.....	4
➤ Portée du document.....	5
➤ Positionnement du secteur.....	7
➤ Piliers du développement et axes d'intervention.....	9
• Mobilité.....	10
• Paysage .....	19
• Vocation.....	29
➤ Principes, objectifs et interventions d'aménagement .....	38
➤ Mise en oeuvre.....	46
➤ Conclusion.....	47
➤ Définitions .....	48
➤ Références .....	49



Jean-François  
Parenteau



Marie-Andrée  
Mauger



Marie-Josée  
Parent



Véronique  
Tremblay



Sterling  
Downey



Luc  
Gagnon



Pierre  
L'Heureux

---

## MOT DU CONSEIL

C'est avec enthousiasme que le conseil d'arrondissement, en étroite collaboration avec l'administration, vous présente une vision d'avenir pour le secteur Hickson-Dupuis. L'ensemble des publications, analyses et activités, réalisées par les parties prenantes à ce sujet, ont été considérées pour l'élaboration de cette vision. Elle s'appuie également sur les principes du plan de développement stratégique de Verdun, 2015-2025.

En tant que décideurs municipaux, nous avons le devoir de dresser les priorités qui pilotent les aménagements qui vous entourent. C'est pourquoi la vision proposée prend racine dans les enjeux fondamentaux, intrinsèques à la qualité de notre milieu de vie : le développement durable, les aménagements favorables à la santé, la mixité sociale, etc. En toile de fond, l'objectif de la Ville de Montréal d'atteindre la carboneutralité en 2050 guide également nos interventions.

La cohérence territoriale du secteur Hickson-Dupuis est influencée par son positionnement dans Verdun, mais aussi par des dynamiques interarrondissement. Cette vision, que nous voulons commune, servira de fondement aux actions qui verront le jour dans le secteur.

Nous sommes fiers du travail accompli jusqu'ici et confiants que cette vision trouvera écho auprès de l'ensemble de nos concitoyens.

---

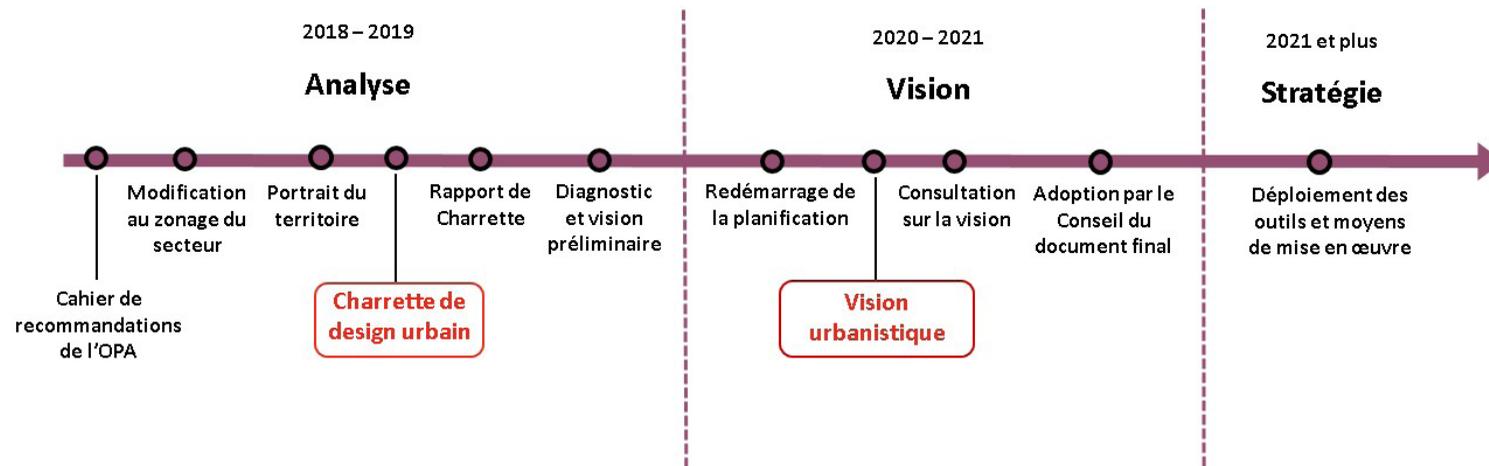
# INTRODUCTION

Le présent document constitue l'aboutissement d'une démarche de planification entamée en 2018 par l'arrondissement de Verdun, dont les principaux jalons sont illustrés ci-contre.

Il est le fruit d'une réflexion sur le secteur, qui a été ponctuée d'actions et de publications, réalisées autant par la société civile que par l'administration verdunoise. Notons entre autres, l'Opération populaire d'aménagement (OPA) pour le secteur, tenue par la concertation en développement social de Verdun (CDSV), lancée en 2016 dans le cadre du Plan en développement social de Verdun 2016-2020. Cette démarche a résulté en un document de 62 recommandations. Le présent document répond favorablement à 92% des recommandations relevant du champs de compétence de l'administration verdunoise.

Une charrette de design urbain a été organisée, afin de générer des idées d'aménagements et de stratégies pour le secteur. Elle a permis de réunir des professionnels, des universitaires et des citoyens, afin de concocter quatre ébauches de proposition de développement. Des activités publiques ont permis des échanges entre les équipes et les citoyens, lors de portes ouvertes et des présentations des concepts. Des idées intéressantes y ont été proposées et ont servies d'inspiration pour cette vision.

Le conseil d'agglomération de Montréal a adopté, le 26 mars 2020, une résolution désignant les immeubles, dont certains du secteur Hickson-Dupuis, sur lesquels est assujetti le droit de préemption aux fins de logement social.



Note : Pour plus d'information, voir la documentation citée en références.

---

# PORTÉE DU DOCUMENT

Cette vision urbanistique propose une image générale et cohérente de ce que l'arrondissement de Verdun souhaiterait pour le secteur Hickson-Dupuis et ses abords à l'horizon 2030, au moment où des projets immobiliers et des projets urbains structurants pourraient s'amorcer. Une telle vision se fonde certes sur l'analyse fine du territoire et sur les volontés exprimées à propos des grands enjeux reconnus, mais repose également sur les perceptions et les impressions du milieu, condition essentielle à un développement résilient, inclusif et innovant.

Plus que jamais les municipalités jouent un rôle de premier plan dans la lutte aux changements climatiques et à l'intégration des plus vulnérables. La transformation d'un morceau de quartier comme le secteur Hickson-Dupuis représente une opportunité unique qu'il importe de saisir pour s'assurer que s'y incarne, à l'échelle locale, les grands principes et objectifs que nous nous sommes donnés collectivement (ex. Plan climat, Plan stratégique Montréal 2030, Plan stratégique de l'arrondissement de Verdun 2015-2025, Plan d'urbanisme, Charte montréalaise des écoquartiers à venir, etc.).

Le document final se voudra porteur d'idéaux, dont la concrétisation sera modulée au gré des opportunités et en fonction des besoins. Ceux-ci étant évolutifs, la vision devra s'arrimer aux paramètres d'aménagements les plus innovants, car la temporalité de la transformation d'un territoire est variable. C'est pourquoi les vocations suggérées dans ce document, verront leur ampleur confirmée dans l'intégralité de la transformation du secteur qui sera le reflet d'une démarche aboutie.

En toile de fond, l'ensemble de cette démarche tente de répondre à certaines questions fondamentales sur l'avenir souhaitable du secteur. Les pages qui suivent illustrent quelques éléments de réponses en ce sens (images, concepts, et inspirations) pour ensuite proposer des principes phares, des objectifs et des interventions (tableaux p.39 et suivantes). Une fois avalisé et adopté par le conseil d'arrondissement, la vision exposée dans ce document se juxtaposera aux outils réglementaires normatifs (ex : Règlement de zonage) et discrétionnaires (ex : Règlement sur les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (PPCMOI)), qui seront appliqués pour l'approbation de projets.

## TROP AMBITIEUX POUR LA TAILLE DU SECTEUR ?

Le secteur a une superficie d'environ 5 hectares (50 500 m<sup>2</sup>).

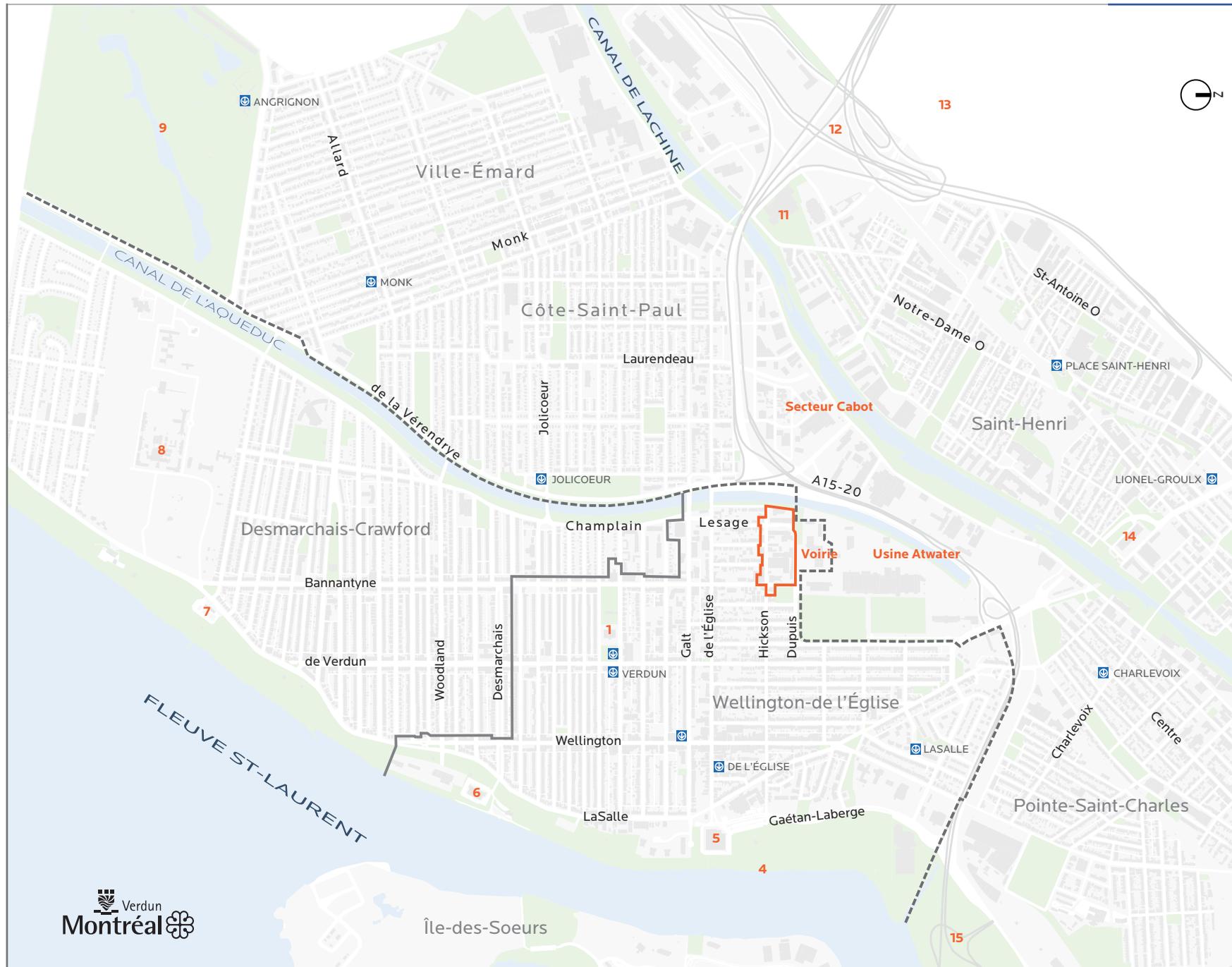
Cette superficie correspond à 6,5 terrains de soccer (format international). Bien qu'il puisse sembler « petit » à l'échelle de l'arrondissement, il n'en demeure pas moins qu'il représente un beau potentiel pour les ambitions ici présentées.

# VISION

**À l'horizon 2030 :**

**Le secteur Hickson-Dupuis est un milieu de vie mixte et inclusif où l'on travaille et habite. Ce secteur contribue à la transition écologique en visant la carboneutralité et la réduction de l'empreinte écologique. Les vocations que l'on y retrouve misent sur un cadre de vie de qualité, à échelle humaine.**

**Des initiatives fortes et novatrices en faveur de la mobilité active, du verdissement et d'une saine gestion des ressources forgent son identité distinctive.**



# POSITIONNEMENT DU SECTEUR

## REPÈRES

- 1 Mairie de l'arrondissement de Verdun
- 2 Ateliers municipaux de Verdun
- 3 Usine de filtration Atwater
- 4 Plage urbaine de Verdun
- 5 Auditorium de Verdun
- 6 Quai 5160 - Maison de la culture de Verdun
- 7 Natatorium
- 8 Hôpital Douglas
- 9 Parc Angrignon
- 10 Secteur Cabot
- 11 Pôle Gadbois
- 12 Échangeur Turcot
- 13 Centre universitaire de santé McGill (CUSM)
- 14 Marché Atwater
- 15 Vers le pont Champlain

## LÉGENDE

- Limite d'arrondissement
- Limite de quartier
- Secteur Hickson-Dupuis
- Hydrographie
- Parcs et espaces verts

## POSITIONNEMENT DU SECTEUR

À l'échelle de l'arrondissement, le secteur apparaît à première vue excentré, voire isolé. Cependant, lorsque considéré dans son contexte élargi tel qu'illustré sur la carte à la page 7, apparaissent des liens, des ruptures et influences historiques, existants et potentiels, qui le caractérisent comme une composante à part entière du territoire du grand Sud-Ouest, dont fait partie l'arrondissement de Verdun.

La perméabilité des frontières administratives doit être recherchée, car les différents secteurs forment un tout organique qui ouvre à de multiples opportunités rendues possibles par la proximité de lieux d'emplois, d'institutions, d'infrastructures de transport (métro et autoroute), de corridor récréo-touristiques (canal Lachine), etc.

### UN SECTEUR ISOLÉ, VRAIMENT?

Lorsque l'on considère les durées de déplacement en minutes, notamment par la marche et le vélo, on constate que le secteur demeure quand même « près de tout ».

### Mobilité active - Quelques destinations à moins de 15 minutes *(en bleu)*

Destination <i>(à Verdun en gras)</i>	À pieds	À vélo
<b>Clinique médicale du Sud-Ouest</b>	7	3
<b>Marché d'alimentation le plus près</b>	9	3
<b>Commerces de la SDC-Wellington</b>	9	3
<b>CLSC - de Verdun</b>	9	3
<b>Hôpital de Verdun</b>	11	4
<b>Mairie / métro Verdun</b>	12	5
<b>Métro De l'Église</b>	13	5
<b>Métro LaSalle</b>	14	4
<i>Métro Jolicoeur</i>	14	5
<b>Ecole secondaire Mgr-Richard</b>	19	7
<b>Plage de Verdun</b>	20	6
<i>Centre Gadbois</i>	22	9
<i>Parc S-G-Étienne-Cartier</i>	23	8
<b>Bibliothèque Jacqueline-de-Repentigny</b>	24	9
<b>Quai 5160</b>	26	9
<i>Marché Atwater</i>	27	9
<i>Maison Saint-Gabriel</i>	28	8
<b>École secondaire Beurling Academy</b>	29	10
<b>Natatorium</b>	31	11
<i>Parc Angrignon</i>	35	14
<b>Ile-des-Sœurs</b>	40	14

Source : Google Map

---

# LES PILIERS ET AXES D'INTERVENTION

L'avenir du secteur repose sur deux piliers - la qualité de vie et le développement durable. Ce dernier se définit comme étant : *Un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs. Le développement durable s'appuie sur une vision à long terme qui prend en compte le caractère indissociable des dimensions environnementale, sociale et économique des activités de développement* (tiré de la Loi sur le développement durable, Québec).

La qualité de vie quant à elle est influencée par les dimensions du développement durable, mais également par les déterminants de la santé, dont celui de l'aménagement du territoire. La réalisation d'aménagements favorables à la santé peut donc contribuer à l'amélioration de la qualité de vie des individus et des communautés, tout comme le fera l'application systématique des principes d'accessibilité universelle.

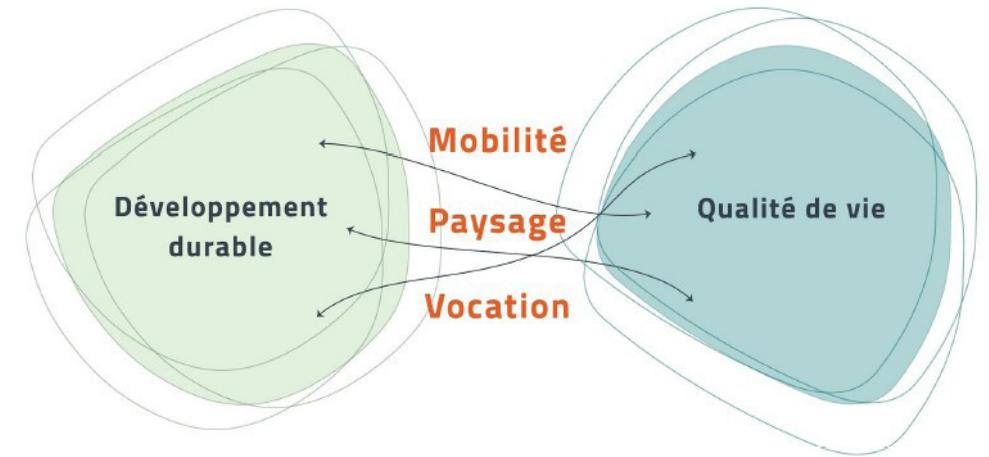
Ces deux piliers serviront de pierres d'assise au déploiement de trois axes d'intervention; la mobilité, le paysage et la vocation. Ces axes permettront d'identifier les interventions à prioriser dans le cadre de la requalification et de la consolidation du secteur. Leur ordre de présentation tient de la logique de l'analyse territoriale et non pas de leur importance. L'analyse spatiale du territoire est d'abord réalisée pour comprendre les liens et l'organisation de celui-ci. La vocation vient ensuite s'imbriquer et éventuellement participer ou modifier cette organisation spatiale.

## LES VILLES ET LE DÉVELOPPEMENT DURABLE

Les changements climatiques sont au cœur des préoccupations des Villes, qui se dotent de plus en plus de mesures pour augmenter leur résilience face à cet état de fait, et de moyens pour limiter leurs progression. Les aspects climatiques sont ici directement liés aux dimensions environnementales du développement durable.

Quant aux dimensions sociale et économique, elles font appel au bien-être des populations au sens large. Cela comprend par exemple la reconnaissance des inégalités sociales et la mise en place de moyens pour les atténuer, ainsi que l'évolution des modèles économiques, dont ceux des économies sociale et circulaire.

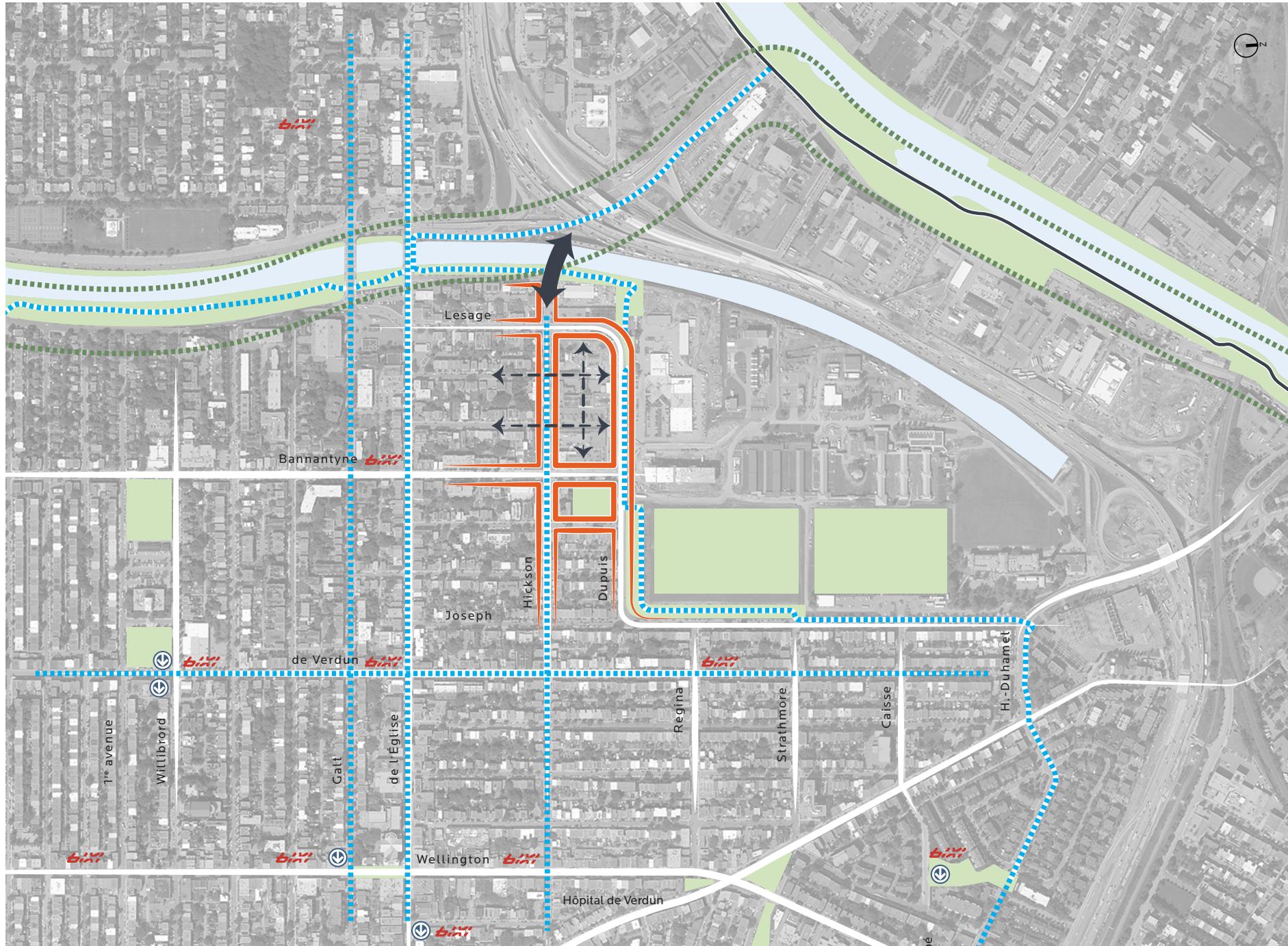
---



---

# **AXE MOBILITÉ**

---

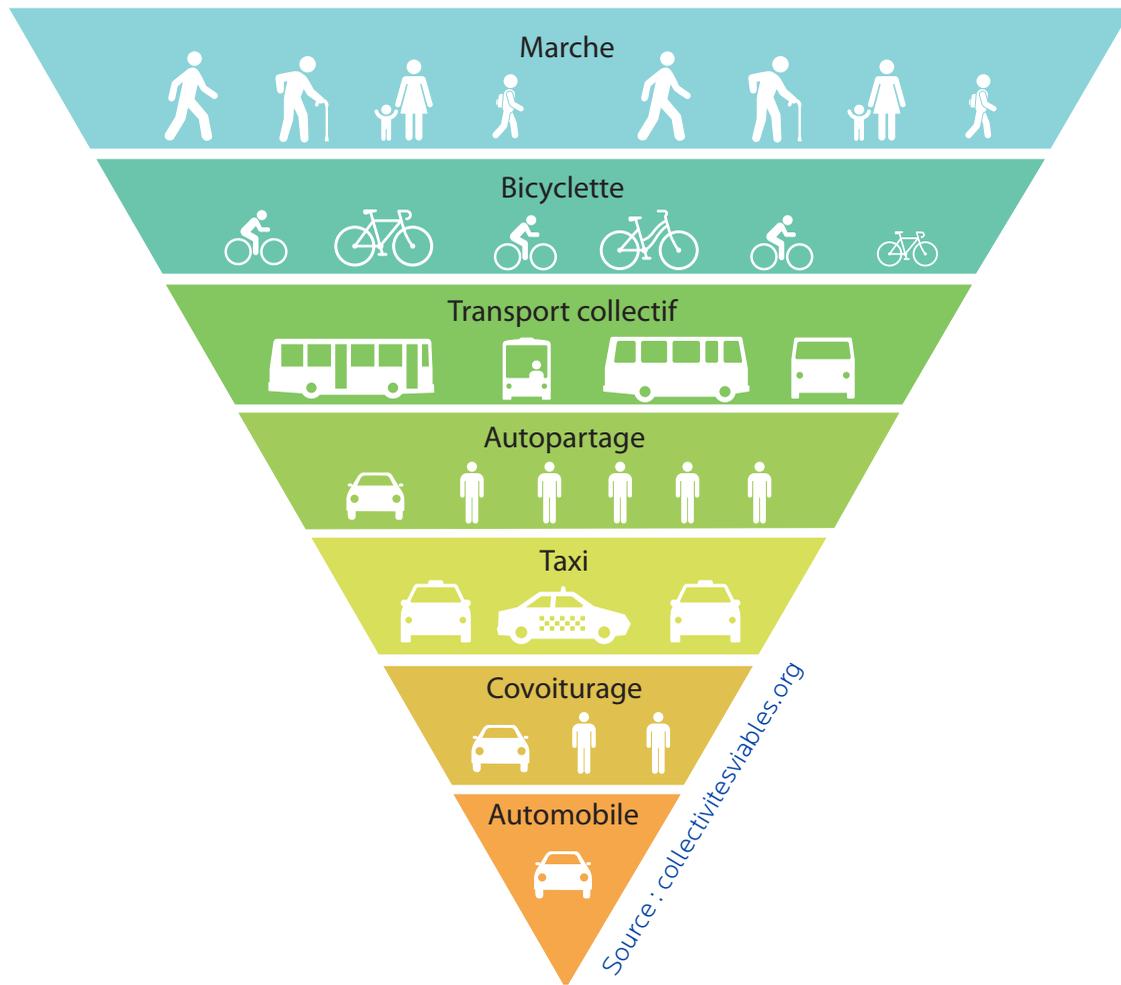


## MOBILITÉ

- Désenclaver et contribuer à la connexion des pôles d'intérêt
- Offrir des infrastructures de qualité
- Favoriser la mobilité durable

### LÉGENDE

- Parcours perméable de mobilité active
- Voies cyclables (aménagement variés)



### ***Le saviez-vous?***

Depuis plusieurs décennies, les villes se sont transformées et les banlieues se sont créées au profit de la voiture individuelle. Les enjeux climatiques, de santé et d'abordabilité amènent de plus en plus de responsables aujourd'hui à prôner le « renversement de la pyramide » afin d'inscrire le piéton au sommet des priorités et de restreindre celle de la voiture individuelle.

## **MOBILITÉ DURABLE - CHANGEMENT DE PARADIGME**

La mobilité sur un territoire constitue un élément clé d'un milieu de vie, qui a des répercussions sur les principes fondamentaux qui sous-tendent l'aménagement des villes (développement durable, santé publique, etc.). Elle peut également avoir un rôle significatif dans la réduction des gaz à effet de serre (GES).

La mobilité durable contribue à ce que ces principes fondamentaux puissent jouer leur plein rôle pour le bien de tous. Elle permet aux individus de satisfaire leurs principaux besoins d'accès d'une manière équitable, sécuritaire et compatible avec la santé. Les changements envisagés dans le secteur Hickson-Dupuis doivent viser à saisir les opportunités qu'elle offre, en ce sens, sa localisation stratégique.

---

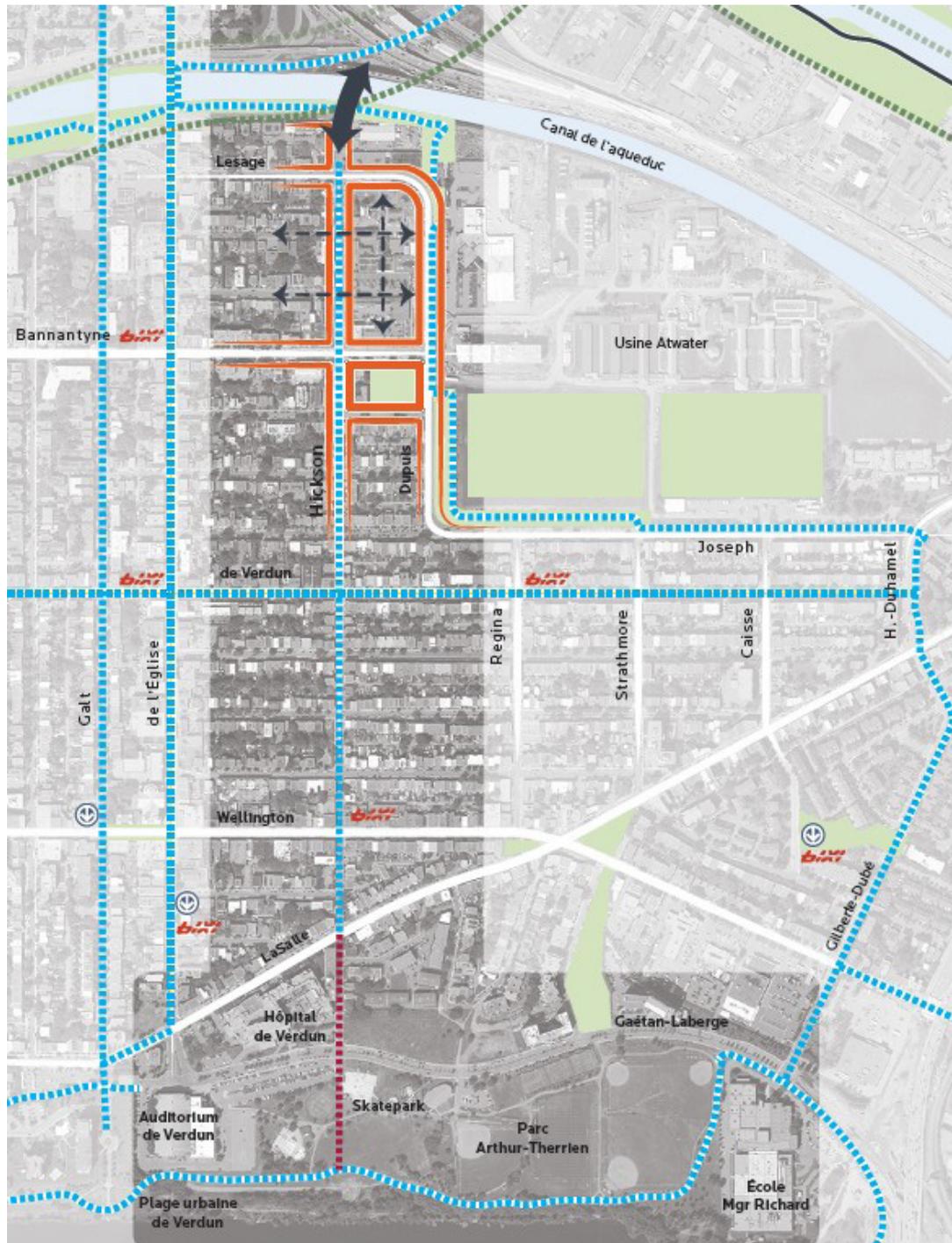
## MOBILITÉ ACTIVE - MODE DE DÉPLACEMENT IMPLICITE

Les options qu'offrent la localisation stratégique du secteur pourraient être amplifiées en améliorant, d'une part, son accès intra-arrondissement et en facilitant un bouclage inter-arrondissement. Bien que nous ayons démontré les courts temps de déplacement entre le secteur aux principales destinations verdunoises (voir p.8), la convivialité et les options de parcours pourraient être bonifiées. Compte tenu de la volonté d'éliminer le transit véhiculaire sur la rue Hickson, cette artère pourrait être considérée comme une voie importante pour les déplacements actifs. On y retrouve d'ailleurs depuis 2020 une chaussée désignée et elle pourrait éventuellement être transformée en vélorue. Actuellement à sens unique, elle pourrait faire l'objet d'une analyse sur la pertinence de la transformer à double sens. Cette voie mène entre autres directement à une portion dynamique de la rue Wellington, à l'Hôpital de Verdun et au grand pôle d'activités du parc Arthur-Therrien.

L'amélioration du corridor cyclable longeant le canal, entre les rues Dupuis et de l'Église, est incontournable pour en assurer la pérennité (convivialité, sécurité, éclairage, aménagement, etc). Ce parcours fait la liaison avec la piste cyclable du canal, située au sud de la rue de l'Église, pour se poursuivre jusqu'à la limite sud de l'arrondissement. Le parcours, fait également le lien avec l'arrondissement du Sud-Ouest, via le pont de l'Église. Afin de pallier la rupture que forme le canal de l'aqueduc entre les deux arrondissements, une passerelle exclusive à la mobilité active, dans l'axe de la rue Hickson, est à évaluer.

En plus de permettre une meilleure fluidité entre arrondissements et un rehaussement de l'accessibilité à de nombreuses destinations verdunoises, ce lien pourrait éventuellement jouer un rôle structurant comme porte d'entrée au secteur. Par exemple, le déploiement d'une infrastructure importante sur un terrain aux abords du canal, pourrait justifier d'autant plus un tel lien (centre aquatique, complexe récréo-sportif, centre communautaire, etc.). Sans oublier l'accès au corridor d'innovation industriel, soutenu par PME-Mtl Grand Sud-Ouest, dans lequel s'inscrit le secteur Hickson-Dupuis.

Actuellement, les options pour traverser le canal à proximité du secteur, via les ponts Galt et de l'Église, offrent des environnements conçus pour la voiture et dominés par elle. La traverse la plus près, exclusive à la mobilité active, se situe près du parc Angrignon, soit à environ 2,7 km.



## RÔLE DE LA RUE HICKSON



Ex. : Canal de l'Aqueduc. Pont piétons/cyclistes boulevard de La Vérendrye, intersection rue Lapière. Construit au coût de 2,9 millions \$ (aucun pilier dans le canal et aucun détail architectural, contrairement aux autres ponts similaires sur le canal).



Ex. : High Line, New York (infrastructure ferroviaire existante aménagée).



© Sandra Larochelle, pour Vélo Québec

Exemple d'installation intérieure

La mobilité active doit être considérée comme pièce structurante de tout développement dit durable. Elle prend place par une offre adéquate d'alternatives de mobilité et par des infrastructures sécuritaires. On pense à l'offre de vélo libre-service, au réseau de transport en commun, aux services d'auto-partage, aux espaces dédiés à l'intérieur et à l'extérieur des bâtiments pour le bien commun. Par exemple, des espaces prévus pour le rangement, l'entretien mécanique, le nettoyage des vélos, facilitant leur utilisation, pourraient encourager les occupants à utiliser ce mode de transport, tout comme l'accès à des douches en milieu de travail. On peut également penser à des bornes de recharge rapide pour véhicule électrique disponible à tous, à même les terrains privés. Certains promoteurs ou entreprises sont très innovants en ce domaine. L'accès à des espaces de stationnement pour voiture individuelle est à minimiser, voire à exclure, puisqu'il incite à utiliser ce mode de transport, en plus de contribuer à rendre l'habitat moins abordable. De plus, l'empreinte que ces espaces occupent au sol est très importante et mal investie. Les stationnements souterrains et mutualisés doivent donc être favorisés, en petit nombre et favoriser les voitures électriques. L'objectif est de diminuer le taux de motorisation au profit des autres modes de déplacements (transfert modal).

En ce qui à trait aux infrastructures, on pense à tout ce qui peut faciliter les déplacements actifs en terme de localisation, de qualité et de quantité (trottoirs, traverses, mobiliers urbains, pistes cyclables, etc.).

---

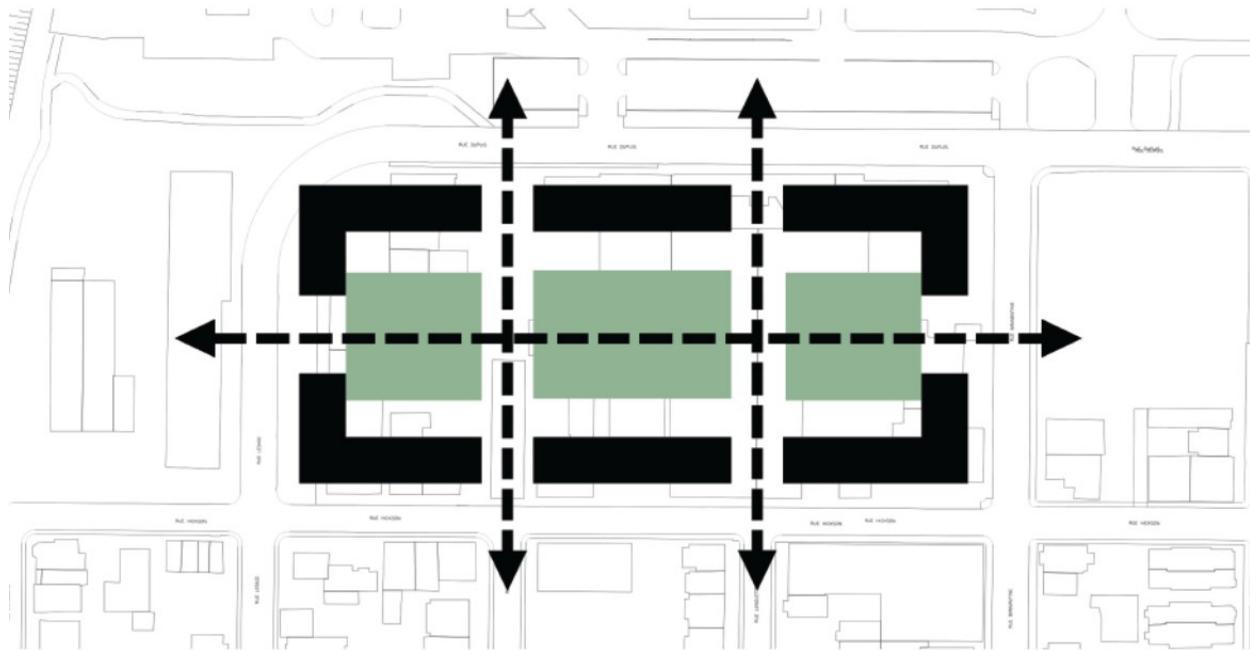
# MOBILITÉ GÉNÉRALE

---

Les nouveaux liens créés dans l'îlot principal devraient soit être piétonniers, soit combiner les différents modes de transport (rue partagée, *woonerf*, etc.) avec accès à des garages intérieurs pour autopartage ou voitures électriques, si requis.

---

## Exemples de liens possibles



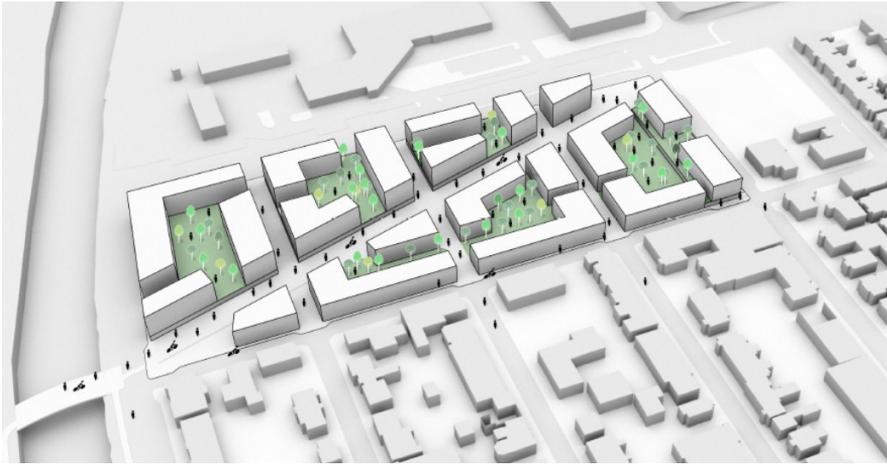
Extrait : Le trait d'union - charrette de design urbain



*Woonerf* Saint-Pierre, arrondissement du Sud-Ouest

Concept d'espace partagé où les règles de priorité sont modifiées selon la vulnérabilité de l'utilisateur : d'abord aux piétons, puis aux cyclistes et enfin aux conducteurs de véhicules motorisés.

Le lien cyclable de la rue Dupuis, dont des changements sont requis, pourrait se poursuivre à travers l'îlot et rejoindre une éventuelle passerelle. Cette idée mérite d'être considérée, quoique l'accès à la passerelle via la rue Hickson constitue un enjeu, compte tenu de la forte pente pour atteindre le talus. La gestion de cette dénivellation par une stratégie architecturale et paysagère pourrait constituer une solution innovante.



Lien en travers l'îlot.  
Extrait d'un travail de session en design urbain, Université du Québec à Montréal : Bergeron, Ranger, Senay, 2019.



Vue sur le talus et la rue Évangéline vers le nord.

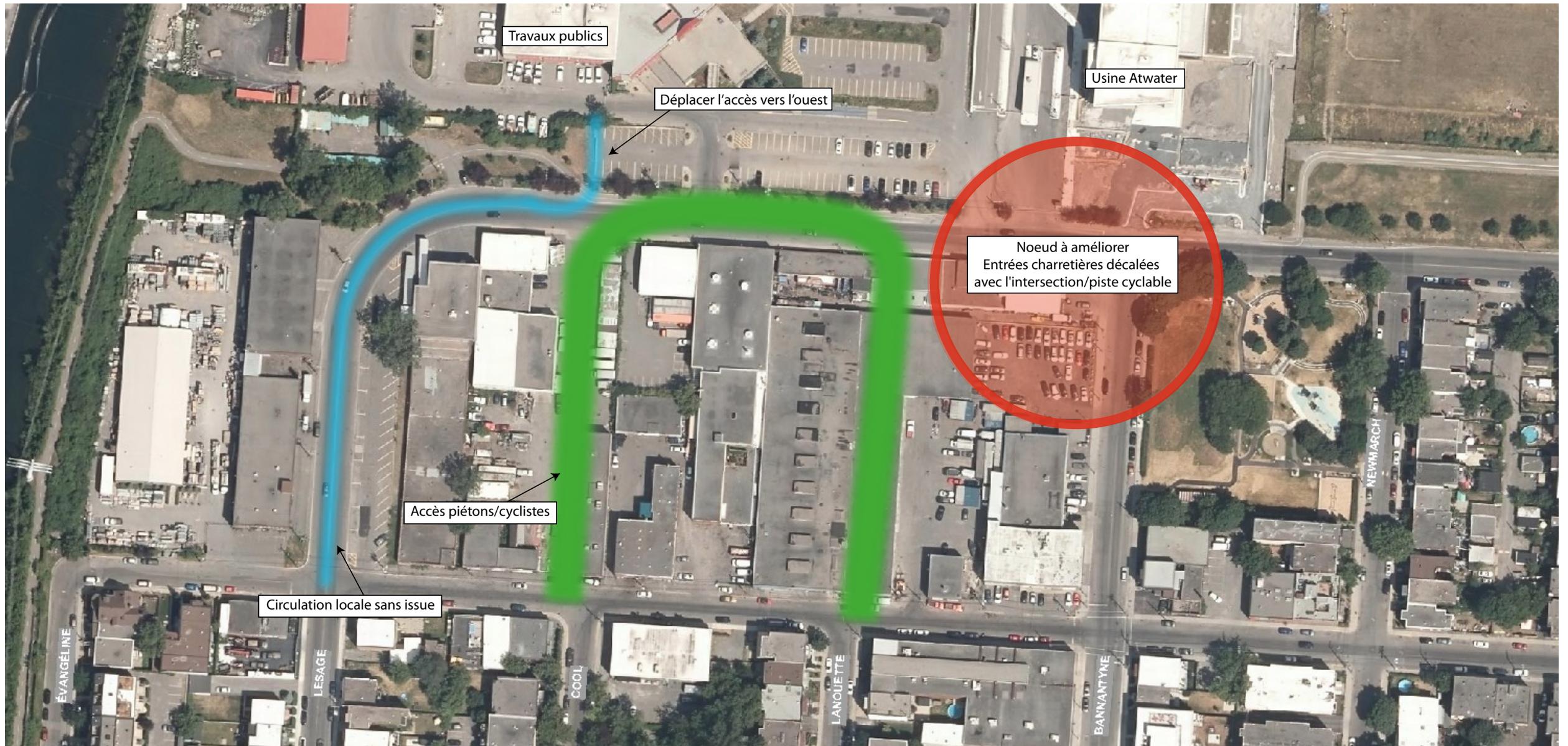


Pont et piste cyclable sur le toit de l'école Dafne Schippersburgh, Pays-Bas.



Exemple d'intervention qui pourrait être envisagée, de façon adaptée, sur la rue Évangéline.

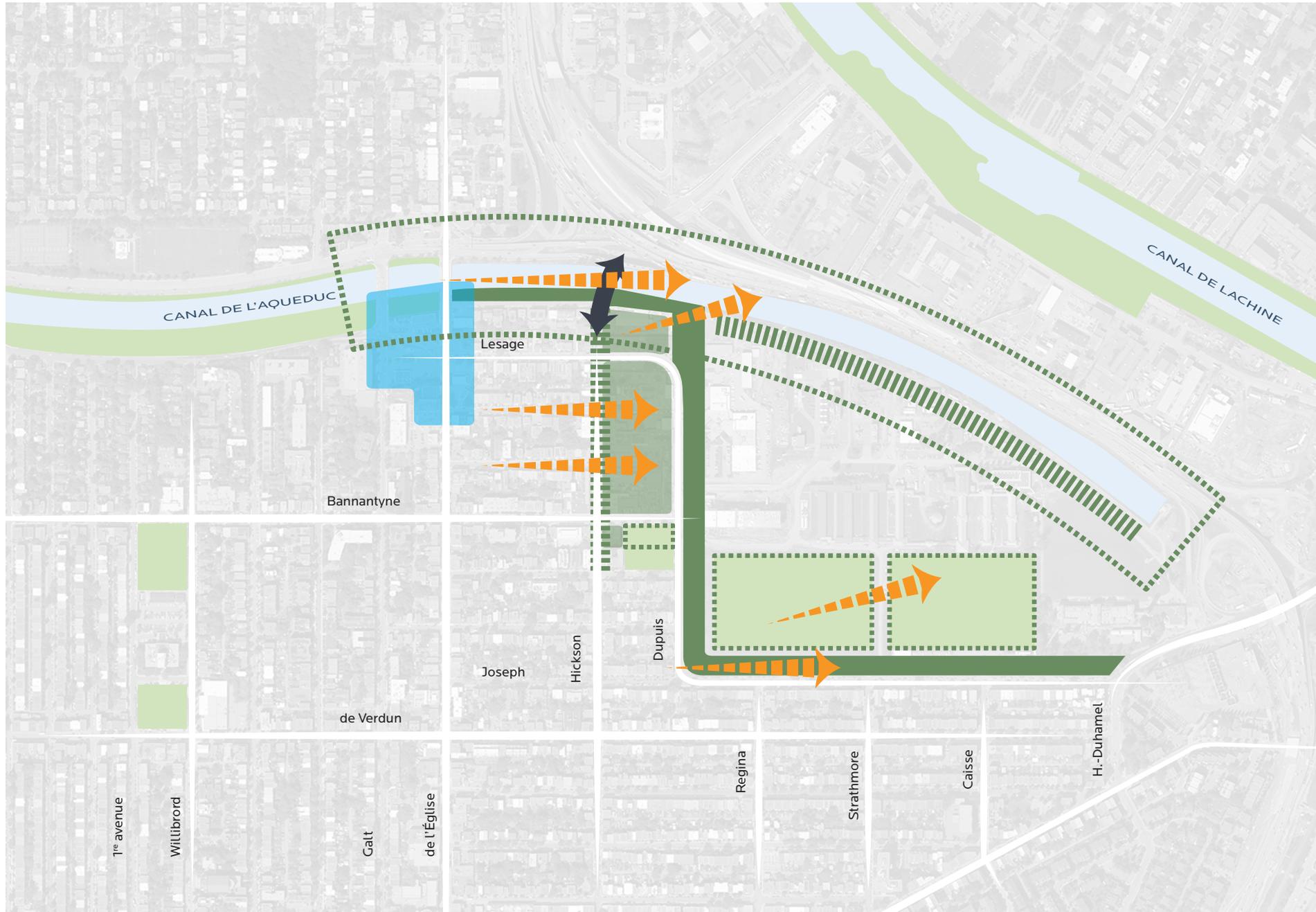
Dans l'optique de réduire la circulation de transit et d'éliminer une courbe dangereuse, la déconnection des rues Lesage et Dupuis mérite d'être envisagée. Cette option permettrait également d'assurer une meilleure gestion de l'interface entre les travaux publics et de futures constructions, et de compléter et consolider le corridor vert. Des besoins opérationnels devront être pris en compte et mieux étudiés, tel un double accès au stationnement des travaux publics, ainsi que ceux du terrain de l'usine Atwater et de l'installation Siemens. Voici un schéma de cette possibilité.



---

# **AXE PAYSAGE**

---

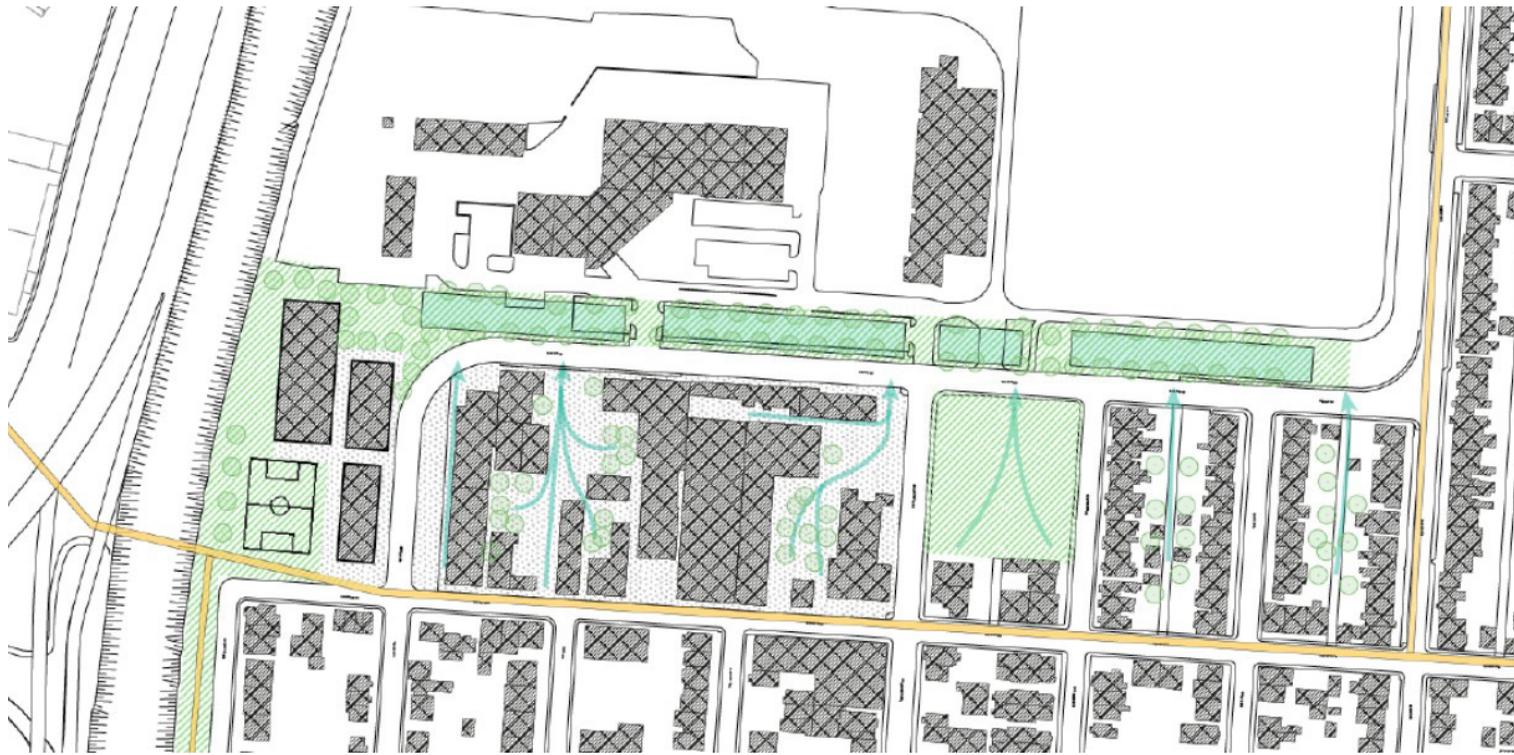


## PAYSAGE

- Atténuer les nuisances
- Bonifier les interfaces
- Améliorer les qualités environnementales
- Mettre en valeur les vues d'intérêt
- Contribuer à l'identité du secteur

### LÉGENDE

- Site potentiel pour améliorer les qualités paysagères
- Interfaces à bonifier
- Vues d'intérêt
- Corridor vert potentiel
- Rupture paysagère à considérer éventuellement.



Extrait : Slow - charrette de design urbain.

## CORRIDOR VERT

Le secteur contribue actuellement à l'effet d'îlot de chaleur urbain. Il se compose en majorité de surfaces minéralisées et contient peu d'arbres. Les quelques arbres plantés sur le domaine public sont de type colonnaires, offrant peu de canopée, dû à l'espace restreint disponible. Toutefois, le secteur offre un énorme potentiel de participation à la foresterie urbaine et à la mise en valeur de ses caractéristiques paysagères (canal de l'aqueduc, points de vue sur la ville, terrains des réservoirs de l'usine Atwater, etc.).

L'idée de l'îlot planté du côté nord de la rue Dupuis a été suggérée, à différentes occasions, entre autres pour créer une zone tampon entre les usages et compléter un réseau d'espaces verts déjà existant ou à bonifier. Les interventions sur le paysage devront également servir de mitigation pour les nuisances inhérentes au secteur (présence d'une cour de voirie et de l'usine Atwater, camionnage, bruit et particules provenant du réseau autoroutier, refoulements lors de grandes pluies, etc.).

Des options durables et efficaces en terme d'aménagement paysager devront être privilégiées. Le tout devra participer à créer un corridor vert entre différents secteurs d'intérêt pour leur verdissement et leur potentiel de biodiversité. Ce lien vert a d'ailleurs été proposé par différents intervenants qui se sont penché sur le secteur. En plus d'améliorer le milieu de vie des occupants, ces interventions peuvent contribuer à bonifier la biodiversité à l'échelle locale et plus largement.



---

Le corridor vert pourrait se rattacher au noeud important que constitue le parc Grenier (à réaménager), ainsi qu'à la coulée verte qui longe la rue Rhéaume, et poursuivre sa route sur les berges et incidemment l'Île-des-Soeurs.

---





Aménagement résilient, New York



Jardin de pluie

© Urban Grammar

## L'EAU COMME ÉLÉMENT IDENTITAIRE

L'eau est très présente sur l'ensemble du territoire et spécifiquement au coeur du secteur, pour différentes raisons : les principales limites de l'arrondissement sont bordées de plans d'eau, à proximité du canal de l'aqueduc, lien cyclable menant au fleuve Saint-Laurent et ses berges, plage de Verdun, présence d'une communauté de madelinots nous rappelant ce lien insulaire, voisinage de l'usine Atwater et des bureaux de la gestion de l'eau de la Ville de Montréal, enjeux liés aux systèmes locaux d'aqueduc et d'égout, etc.

Les grandes villes visent une meilleure gestion des eaux pluviales à l'aide d'infrastructures naturelles intégrées, afin d'acquérir une plus grande résilience face aux changements climatiques. On peut penser aux solutions suivantes : places résilientes (Water Square), jardins de pluies, noues, bassins de rétention, verdissement et plantation d'arbres, utilisation de revêtements perméables, etc. Ces aménagements jouent plusieurs rôles (diminution de la demande de capacité des réseaux souterrains, meilleure utilisation de la ressource, baisse des coûts d'infrastructures à long terme, augmentation de la biodiversité, une offre plus grande d'espaces végétalisés, un apport culturel et social par une valorisation de l'eau via sa mise en scène, etc.). De plus, l'accès à des fontaines d'eau pour boire, participe aux initiatives favorables à la santé qui doivent être encouragées.

Cela dit, les solutions énumérées précédemment devraient être envisagées pour le secteur, à différentes échelles. En voici des exemples :



Place des fleurs-de-Macadam  
Place résiliente 4 saisons (Water Square) à venir en 2021, arrondissement Le Plateau-Mont-Royal

Source : NIP Paysage et EXP.



---

Avenue McGill College :

- Coulée verte depuis la montagne
- Espace végétalisé qui joue plusieurs rôles (bassin de rétention, amphithéâtre, etc.)
- Sillons pour recueillir l'eau de pluie

Réalisation prévue en 2023-2024

---



© Civiliti + Mandaworks et SNC Lavalin



Source : Enseigne Effigiart pour la municipalité de Val-Morin



Source : Centre d'interprétation de l'eau (C.I.EAU)

---

Pour l'aspect lié à la valorisation de l'eau, des oeuvres d'art (art urbain) pourraient être envisagées ainsi qu'un élément participant à la sensibilisation de la population à cette ressource <sup>(1)</sup>. Par exemple, une fontaine avec un baromètre montrant la consommation de l'eau. On peut penser également à une placette avec éléments de mise en valeur du caractère exceptionnel du secteur adjacent, soit celui de l'usine de filtration Atwater. Ces éléments seraient planifiés en partenariat avec la Direction de l'eau potable et l'arrondissement du Sud-Ouest. Ils permettraient également de créer un lien entre le rôle de cette infrastructure, faisant office de patrimoine collectif de la Ville de Montréal, et la population.

Par ailleurs, compte tenu de la riche histoire du traitement de l'eau associé au canal et à l'usine de filtration Atwater, dans le contexte d'un accès restreint du public à ce patrimoine, le secteur pourrait offrir l'opportunité de lieu d'interprétation et de commémoration plus facilement accessible. D'autres aspects pourraient être intégrés comme sujet d'interprétation, notamment le rôle de l'eau pour les populations au fil du temps; l'importance du fleuve et les défis liés aux inondations.

<sup>(1)</sup> Le plan de développement culturel de l'arrondissement de Verdun 2019-2023, identifie le secteur Hickson-Dupuis comme une zone d'intervention culturelle potentielle.

---



Perspective de vue vers le centre-ville, depuis la rue Lanouette. Cette perspective est en partie obstruée par un bâtiment de la rue Hickson.



Absence de perspective depuis la rue Cool, dû à la présence d'un bâtiment sur la rue Hickson.

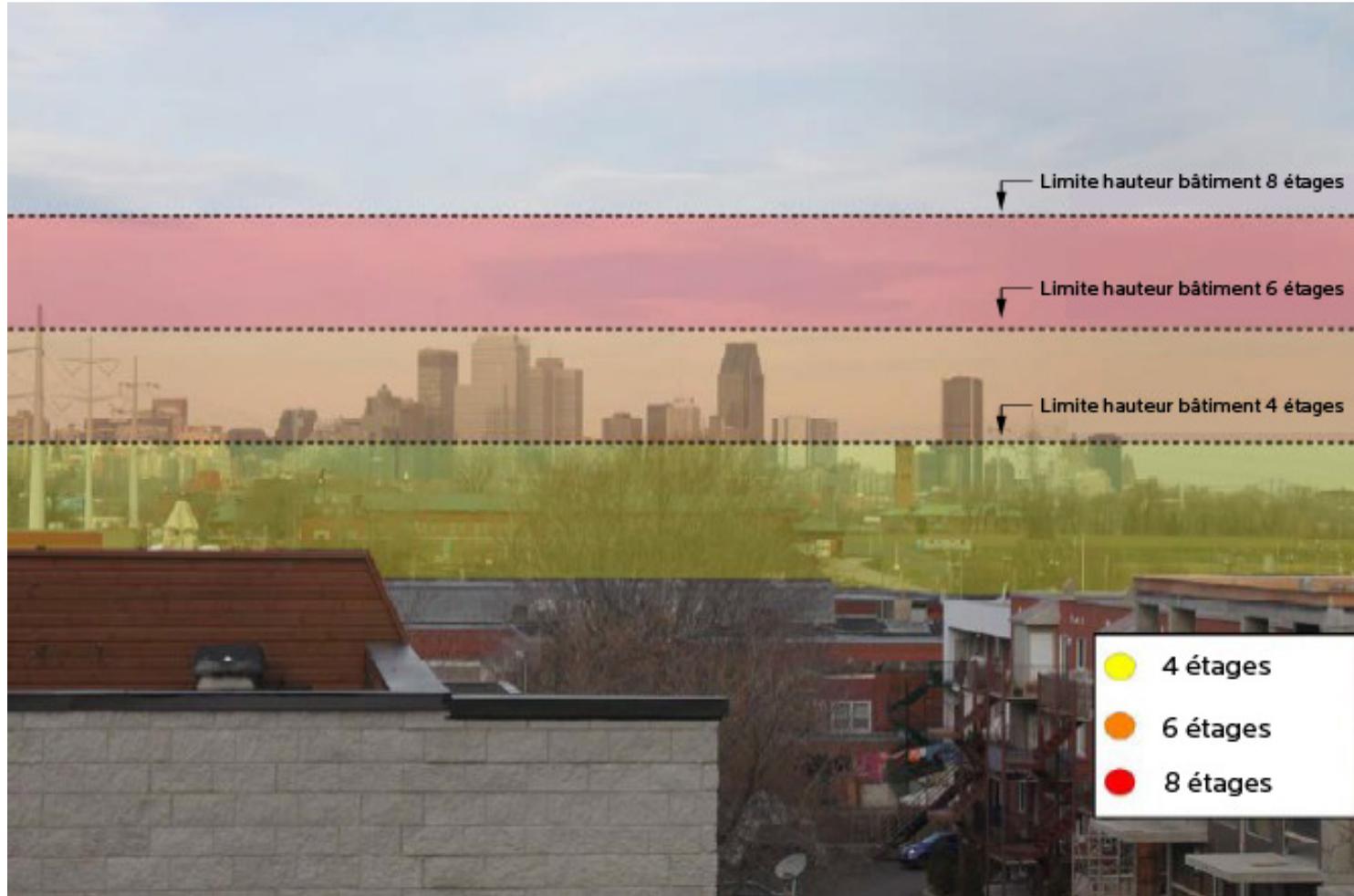
---

## LES VUES

Les vues font ici référence aux perspectives que l'on peut avoir sur des attraits à l'échelle métropolitaine : le mont Royal et le centre-ville, mais également vers des repères verdunois identitaires telle l'église Notre-Dame-des-Sept-Douleurs et ses clochers, faisant office d'élément marquant le coeur de l'arrondissement.

Aussi, notons certaines perspectives qui aboutissent sur un bâtiment, notamment sur ceux de la rue Hickson. La modification des bâtiments ou l'implantation de nouveaux pourrait améliorer cet état de fait, mais ne doit pas faire en sorte d'obstruer les percées visuelles existantes. L'élargissement des percées devrait même être considérée, lorsque possible. Un éventuel redéveloppement devra donc reposer sur une analyse fine des vues à portées locale et métropolitaine.

---



---

Vue à partir du toit d'une terrasse d'un immeuble de trois étages, près de l'intersection des rues Lanouette et de l'Église.

---

---

# **AXE VOCATION**

---

### Voici les paramètres en vigueur, pour le secteur, au plan d'urbanisme :

- Hauteur de deux à huit étages hors-sol;
- Taux d'implantation au sol moyen (min. 0,3 et max. 0,7);
- Coefficient d'occupation du sol (cos) minimal de 0,7;
- Coefficient d'occupation du sol (cos) maximal de 4,0.

Le taux d'implantation correspond au rapport de la superficie de plancher occupé au sol sur la superficie du terrain.

Le coefficient d'occupation du sol (cos) correspond au rapport de la superficie totale de plancher du bâtiment sur la superficie du terrain.

---

## VOCATIONS

La reconstruction du secteur sur lui-même, en optimisant l'utilisation du territoire et en modifiant ses composantes physiques, milite pour des changements liés aux vocations. L'actuelle faible présence de la vocation résidentielle, (une dizaine de logements seulement), devrait être mieux représentée.

Une attention particulière portée à l'échelle de la rue ainsi qu'à la forme urbaine permettra d'y envisager, outre les vocations principales d'y travailler et d'y habiter, diverses vocations complémentaires au gré des opportunités, telles le volet récréo-sportif ou encore bioalimentaire. L'intégration de la nordicité, via un design urbain hivernal dans les aménagements et les constructions, devrait participer à créer un secteur innovant, vivant et sécuritaire en toutes saisons.

Chaque vocation que l'on y retrouvera devra être justifiée en regard des besoins exprimés par les différentes parties prenantes. Pour ce faire, on veillera à ce que cette reconstruction tienne compte des voisinages résidentiels ou institutionnels adjacents, mais également des secteurs à proximité tels le secteur industriel Cabot (ex : requalification à venir du 4000, rue Saint-Patrick), le secteur commercial de la SDC-Wellington, ou encore l'axe commercial et résidentiel de la rue de l'Église. Une complémentarité des usages à l'échelle du contexte local et du secteur élargi assurera une meilleure viabilité et une cohérence territoriale.

---



## CONCOURS «C40 - REINVENTING THE CITY» POUR LE 4000, RUE SAINT-PATRICK

Dans le cadre de l'initiative *Reinventing the City*, de l'organisation C40 à laquelle adhère la Ville de Montréal (Réinventer Montréal 2020-21), cette dernière a soumis à concours international le site du 4000, rue Saint-Patrick, une propriété de la Ville située à quelques dizaines de mètres du secteur Hickson-Dupuis. Les projets soumis devaient être zéro carbone et résilient. Quatre projets pluridisciplinaires finalistes ont été choisis pour leur proposition innovante et durable.

Dans l'attente de propositions d'investisseurs, la Ville y envisage un projet mixte (ex. commercial, industriel léger, équipement de transport, de communication et infrastructure). Bien que la programmation soit à la discrétion des proposants, la vente demeure conditionnelle à ce que le projet intègre des espaces pour pépinière, ateliers d'artistes et artisans.



---

## TRAVAILLER, HABITER

Un large consensus a été exprimé autour de l'importance de retrouver, dans le secteur, des usages liés à l'habitation ainsi qu'à l'emploi. Le secteur compte environ 250 emplois liés aux activités privées. À ce nombre, s'ajoute environ 300 travailleurs de la Ville de Montréal. La préservation d'un pôle d'emploi doit être privilégié, par l'intermédiaire de secteurs d'activités visant les artisans, l'innovation et les industries légères. Ce pôle devra être consolidé et engagé vers l'économie circulaire, élément clé de la transition écologique. Des emplois locaux du secteur privé pourraient y être conservés, ou revisités en fonction des besoins et en respectant l'identité qui sera octroyée au secteur. Cette identité, qui se forgera grâce à la synergie entre les acteurs publics, privés et communautaires, viendra en quelque sorte déterminer le type d'activités économiques à y valoriser. Elles devraient, entre autres, offrir une complémentarité avec les secteurs commerciaux établis du territoire (rues Wellington et de l'Église), tout en s'arrimant à la vision du principal acteur de soutien aux entreprises, PME-Mtl Grand Sud-Ouest.

Le secteur offre une opportunité pour du logement social et communautaire, abordable et familial. La réalisation d'unités permettrait de répondre à une partie des besoins à l'échelle de l'arrondissement, lesquels s'élèveraient à plus de 1 300 de ces logements, requis d'ici 2024<sup>(1)</sup> dans un contexte où le coût des loyers est en hausse. Différents outils sont actuellement disponibles pour la réalisation d'unités sociales. La recherche de solutions passera par une collaboration des différents partenaires et par l'applicabilité des moyens de mise en oeuvre.

Pour répondre à ces objectifs, le recours à divers modes de tenure est à privilégier (ex : social, coopératif, OBNL, copropriété, locatif privé, etc.). Ces fonctions résidentielles et économiques pourraient contribuer à limiter le temps de parcours entre elles, autant à l'échelle locale qu'à l'échelle du secteur élargi, qui devrait ultimement être encore mieux connecté au secteur Hickson-Dupuis.

<sup>(1)</sup> Comité d'action des citoyennes et citoyens de Verdun (CACV)

---

## HABITER ET COHABITER

La présence de nuisances inhérentes à l'environnement du secteur doit être considérée dans les choix architecturaux et d'aménagement, notamment pour les usages sensibles, dont l'habitation. Cette considération viendra moduler en quelque sorte la distribution des activités sur les terrains, ou du moins l'inévitable utilisation des mesures de mitigation. Ces mesures, en plus d'être fonctionnelles, peuvent revêtir un caractère ludique, innovant ou apaisant. Elles peuvent également participer à l'identité du secteur.

---



Ambiance sonore, chute d'eau commémorative, Harbour Front, Vancouver



Mur végétal, pour la captation de poussières.  
Société québécoise de phytotechnologie



Paravents urbains, Cannes, France



Vue du Stadium de Verdun, juillet 1969, avec en arrière-plan le site de l'usine Atwater et ses réservoirs. Le site est occupé aujourd'hui par le développement résidentiel Les Brises du Fleuve.

Source : Archive de la Ville de Montréal : VM94-B55-004

---

## VOLET RÉCRÉO-SPORTIF

Bien que situé à l'intérieur des limites de l'arrondissement du Sud-Ouest, le terrain du réservoir n° 7 de l'usine Atwater offre une superficie potentielle importante pour y déployer certaines activités récréo-sportives d'intérêt dans le cadre du redéveloppement du secteur Hickson-Dupuis. Plus largement, le site pourrait bénéficier aux travailleurs et résidents de Verdun et du Sud-Ouest, voire de la grande région de Montréal. Déjà le site fait le bonheur de bon nombre de marcheurs, de coureurs, de skieurs de fond, et de propriétaires de chiens, en plus d'être utilisé par la Fédération québécoise du Cricket inc. Ce site est donc un site d'entraînement non officiel et les vues qu'offre l'accès à ce terrain sont splendides et uniques.

L'arrondissement de Verdun a dressé ses besoins en termes d'équipements sportifs. On note, entre autres un besoin pour un terrain de soccer sur le territoire. Le site pourrait également permettre à la population verdunoise de retrouver un accès à une piste d'athlétisme, après le démantèlement du Stadium de Verdun dans les années 80, avec notamment la vente des estrades à l'Université Concordia. Un terrain de soccer occupait le centre de la piste.

---



Parc Étienne-Desmarteau (Réservoir de Rosemont)  
© Carpell Surfaces.



Source : Site internet de la Ville de Drummondville

---

La mise en valeur du site Atwater devrait être considérée dans la planification des travaux à venir. D'ici là, des projets peuvent également être évalués pour améliorer l'esthétisme et l'attractivité des lieux, afin de lier davantage ce site exceptionnel au secteur adjacent qui nous concerne. Pour l'instant, le site est peu utilisé et son accès est déficient.

En exemples, le terrain du réservoir McTavish est occupé par un terrain sportif, tout comme le toit du réservoir de Rosemont, qui a été imperméabilisé et sa piste d'athlétisme récemment reconstruite. Dans une perspective de santé publique et de mobilité active, on pourrait par ailleurs envisager l'aménagement d'un circuit d'apprentissage cycliste (ex. Drummondville) ou d'un vélo-parc urbain (ex. Peppermint Park) notamment en exploitant les talus et le pied des talus.

---



Site internet de Bicycle Thailand

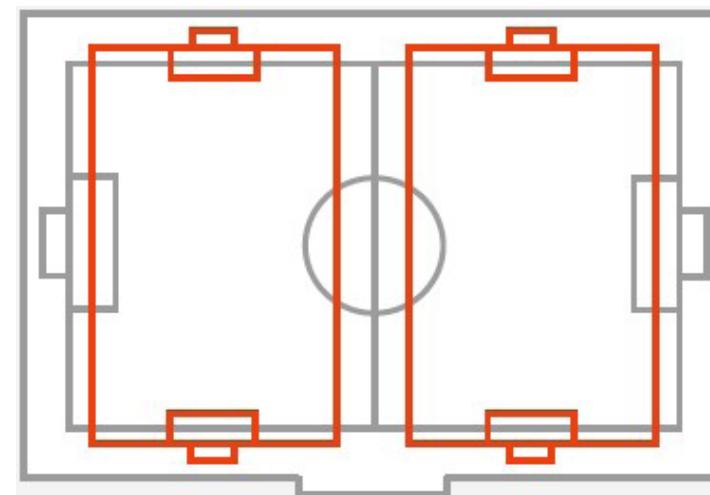


Photomontage réalisé à titre hypothétique, pour illustrer un potentiel d'occupation de l'espace.

Voici un montage à l'échelle, de l'implantation d'un terrain de soccer de niveau international, comprenant aussi de l'*ultimate frisbee*, sur le réservoir n° 7 de l'usine Atwater. Ce terrain multusage équivaut à une superficie de 30 terrains de tennis et la totalité de ce réservoir équivaut à une superficie de 184 terrains de tennis.

L'orientation du terrain, ici montrée, est celle privilégiée par l'Association québécoise du loisir municipal, afin de réduire au minimum l'aveuglement des joueurs au soleil couchant : nord-est / sud-ouest. Elle recommande également que les habitations soient à une distance minimale de 60 mètres, ce qui est le cas ici.

Des besoins pour d'autres sports ont également été exprimés (rugby, crosse, football gaélique, etc). Un terrain multusage comme celui-ci pourrait également être envisagé.



Source : Guide d'aménagement et d'entretien des terrains de soccer extérieurs, Association québécoise du loisir municipal, novembre 2019.



Source : La ligne verte. IGA Duchemin, Arrondissement de Saint-Laurent.



Épicerie solidaire, Bâtiment 7, Pointe-Saint-Charles.  
Source : Socialter.fr

## VOLET BIOALIMENTAIRE

Tel que le définit l'Institut national de santé publique du Québec, le secteur n'est pas considéré comme un désert alimentaire, puisqu'il offre un accès minimal aux commerces d'alimentation dans un rayon de 1 000 mètres <sup>(1)</sup>. Or, le commerce le plus près offrant fruits et légumes frais se situe à environ 850 m du point central du secteur, ce qui demeure un faible accès aux aliments sains. Une offre alimentaire dans le secteur, autre que la restauration, serait donc pertinente (marché mobile, coopérative d'alimentation, épicerie solidaire, etc).

Le secteur et ses abords présente des avantages lui offrant un potentiel qui mérite d'être exploité à travers des projets d'agriculture urbaine de différentes formes (personnelle, collective, commerciale, industrielle). Il pourrait même être propice à accueillir des activités de recherche / innovation, notamment en lien avec l'eau (ex. aquaponie, hydroponie, etc.), élément identitaire du secteur. Un redéveloppement du secteur centré sur l'agriculture urbaine pourrait s'inscrire en complémentarité avec d'autres initiatives à différentes échelles (arrondissement, grand Sud-Ouest, etc.). D'autant plus que ce domaine d'activité contribue positivement à plusieurs facettes : saine alimentation, santé mentale, vie sociale, fonctions économique, paysagère et environnementale. Le secteur présente également l'opportunité de constituer une fenêtre pour des activités éducatives et de sensibilisation à l'agriculture urbaine aux profits des plus jeunes ou de la population en général. Les activités qui pourraient y être envisagées devront cependant être compatibles avec la présence de zones habitées à proximité.

<sup>(1)</sup> Institut national de santé public du Québec (2013), Accessibilité géographique aux commerces alimentaires au Québec : analyse de situation et perspective d'intervention (encadré 5, p.11).

## VOICI LES SIX (6) PRINCIPES FONDAMENTAUX IDENTIFIÉS POUR LE SECTEUR :

1. Un secteur dont l'identité est affirmée.
2. Un développement durable, optimal et novateur.
3. Un environnement qui induit une mobilité active inclusive et des liens de mobilité conviviaux.
4. Une mixité d'usage en cohérence avec les besoins locaux et la complémentarité du contexte élargi.
5. Un cadre bâti et des aménagements à échelle humaine.
6. Des nuisances atténuées par des changements à la source et par des mesures de mitigation intégrées.

---

## PRINCIPES, OBJECTIFS ET INTERVENTIONS D'AMÉNAGEMENT

À la lumière du contenu des pages précédentes, résultat des étapes de planification réalisées, nous sommes en mesure d'énoncer les priorités d'interventions qui répondent aux enjeux soulevés par les trois axes d'analyse (mobilité, paysage et vocation). Ces interventions d'aménagements sont la déclinaison des principes fondamentaux identifiés comme souhaits ou idéaux pour le secteur. Ces principes et leurs objectifs doivent donc guider toutes les interventions réalisées, autant sur le domaine public que sur le domaine privé. La réussite de certaines de ces interventions ne sera possible qu'en travaillant en partenariat avec les parties prenantes. On peut penser à la question du logement social et communautaire, qui en est un bon exemple. D'autres interventions pourraient suggérer un partage de responsabilités entre la Ville et un partenaire privé, afin de bonifier un concept. On pense, par exemple, à l'aménagement d'une partie de voirie ou d'espaces publics.

Aux éléments des tableaux qui suivent, s'ajouteront les objectifs et critères des outils urbanistiques discrétionnaires qui seront utilisés pour l'approbation des projets.

---

---

# **TABLEAUX DES PRINCIPES, OBJECTIFS ET INTERVENTIONS D'AMÉNAGEMENT**

---

## PRINCIPE 1 : UN SECTEUR DONT L'IDENTITÉ EST AFFIRMÉE

OBJECTIFS	INTERVENTIONS
1- Doter le secteur d'une identité propre à son contexte et aux valeurs phares de la vision.	<ul style="list-style-type: none"><li>• Intégrer l'eau comme vecteur identitaire (art, interprétation, éducation, aménagements naturels, etc.).</li><li>• Baser les décisions sur les valeurs et principes énoncés dans la formulation de la vision de la page 6.</li></ul>
2- Définir si le secteur est porteur pour un ou des domaines d'activités spécifiques.	<ul style="list-style-type: none"><li>• Démontrer par une étude, l'intérêt que pourrait avoir un domaine d'activité particulier pour le secteur (domaine bioalimentaire, domaine récréo-sportif, domaine culturel, milieu communautaire, etc.).</li></ul>

## PRINCIPE 2 : UN DÉVELOPPEMENT DURABLE, OPTIMAL ET NOVATEUR

OBJECTIFS	INTERVENTIONS
1- Maximiser le couvert végétal dans le secteur.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prévoir des marges suffisantes pour la plantation d'arbres qui contribuent à l'amélioration de la canopée.</li> <li>• Maximiser le potentiel de verdissement des espaces libres, autre que par l'engazonnement (trèfle, couvre-sol tolérant, vivaces, etc).</li> <li>• Limiter les matériaux de revêtement de sol, et favoriser ceux qui sont perméables avec un fort indice de réflexion.</li> <li>• Aménager des toits verts.</li> </ul>
2- Réduire la pression sur le réseau souterrain municipal et augmenter la résilience de la Ville face aux changements climatiques.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Favoriser l'aménagement d'infrastructures naturelles pour la gestion des eaux de ruissellement (noues végétalisées, jardins de pluie, places résilientes, etc.).</li> </ul>
3- Participer à la foresterie urbaine et au développement d'un corridor vert.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Favoriser des espèces propices à la biodiversité en utilisant les trois (3) strates végétales. Pour la strate inférieure, favoriser des semences de prairie sauvage au lieu du gazon traditionnel et des fleurs mellifères, par exemple.</li> <li>• Exploiter le potentiel d'accentuer ce corridor et minimiser les ruptures dans les aménagements.</li> <li>• Viser l'utilisation d'une diversité d'espèces végétales et d'essences indigènes.</li> </ul>
4- Minimiser l'empreinte écologique et participer à la réduction des gaz à effet de serre (GES)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Utiliser les énergies renouvelables.</li> <li>• Intégrer les innovations qu'offre le domaine de la construction, de l'aménagement et de la gestion des immeubles pour viser la carboneutralité (matériaux de construction, gestion des déchets de démolition, gestion et réduction des déchets ménagers et commerciaux, etc.)</li> <li>• Proposer des aménagements favorisant la mobilité durable.</li> </ul>
5- Multiplier les initiatives d'agriculture urbaine.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Intégrer des espaces destinés à l'agriculture urbaine locale à des fins personnelles et collectives.</li> <li>• Intégrer des lieux destinés à l'agriculture urbaine à des fins commerciales et industrielles.</li> <li>• Exploiter des toitures, des parcelles au sol ou des serres.</li> <li>• Intégrer des arbres et arbustes fruitiers aux aménagements.</li> </ul>
6- Encourager les modèles économiques durables.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Encourager les entreprises à utiliser des stratégies de l'économie circulaire dans leurs pratiques.</li> </ul>

## PRINCIPE 3 : UN ENVIRONNEMENT QUI INDUIT UNE MOBILITÉ ACTIVE INCLUSIVE ET DES LIENS DE MOBILITÉ CONVIVIAUX.

OBJECTIFS	INTERVENTIONS
1- Assurer une bonne connexion entre les nouveaux réseaux pédestres et cyclables et ceux existants ou en planification.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Favoriser la création d'un nouveau passage vers l'arrondissement du Sud-Ouest, au-dessus du canal de l'aqueduc.</li> <li>• Aménager sécuritairement la piste cyclable longeant le canal (éclairage, végétation, convivialité, etc.).</li> <li>• Identifier les opportunités d'intégrer la mobilité active dans le réseau de voirie environnant.</li> </ul>
2- Créer un milieu de vie basée sur une mobilité active et inclusive.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prévoir des places de stationnements sécuritaires pour tous types de vélos (conventionnel, cargo, partagé, électrique, etc.) autant intérieurs et extérieurs.</li> <li>• Prévoir des espaces de rangement pour les aides à la mobilité motorisées (AMM) en nombre suffisant, autant intérieurs et extérieurs.</li> <li>• Appliquer les principes d'accessibilité universelle aux différentes interventions.</li> <li>• S'assurer d'une offre de vélos libre-service (Bixi), de transport en commun et de véhicules en autopartage, de manière à intéresser et susciter la demande auprès des occupants et travailleurs souhaitant miser sur un cocktail de transport.</li> <li>• Rendre disponible des bornes de réparations pour vélos.</li> </ul>
3- Assurer le confort des utilisateurs dans les aménagements et les parcours.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prévoir l'ajout de mobiliers urbains sur le domaine public.</li> <li>• Modifier et mieux intégrer le réseau cyclable longeant la rue Dupuis pour le rendre davantage sécuritaire.</li> <li>• Appliquer les principes d'accessibilité universelle.</li> <li>• Favoriser l'enfouissement des branchements électriques des nouveaux bâtiments.</li> <li>• Améliorer les accès menant au Parc Duquette.</li> </ul>
4- Augmenter le sentiment de sécurité et la convivialité des espaces publics.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Réaliser des aménagements sécuritaires et conviviaux des chaussées, des emprises et des trottoirs (ex : largeur suffisante pour une circulation fluide à pied, en poussette, etc.).</li> <li>• Utiliser un éclairage adéquat selon l'occupation du secteur.</li> </ul>

## PRINCIPE 4 : UNE MIXITÉ D'USAGES EN COHÉRENCE AVEC LES BESOINS LOCAUX ET LA COMPLÉMENTARITÉ DU CONTEXTE ÉLARGIE.

OBJECTIFS	INTERVENTIONS
<p>1- Créer un environnement abordable et inclusif pour la vocation résidentielle.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Exploiter le plein potentiel des moyens de mise en oeuvre de manière à maximiser la réalisation d'unités de logement social, familial et abordable.</li> <li>• Offrir différents modes de tenure, dont le mode locatif.</li> </ul>
<p>2- Créer un environnement abordable et inclusif pour les activités économiques.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Évaluer la capacité d'intégration des commerces, bureaux et industries existants, dans la transformation du secteur : nuisances qu'ils engendrent, leur flexibilité, leurs ambitions, les opportunités de valorisation par un jumelage dans un secteur davantage dédié à leur activité (relocalisation), etc.</li> <li>• Favoriser l'accès aux locaux d'affaires pour des artisans et des entreprises innovantes, en démarrage ou oeuvrant en économie sociale.</li> <li>• Favoriser une mixité des modes de tenure pour les volets commercial et d'affaires.</li> </ul>
<p>3- Démocratiser et mettre en valeur les terrains des réservoirs de l'usine Atwater (notamment le no 7), situés sur le territoire de l'arrondissement du Sud-Ouest.*</p> <p>* Sous réserve de faisabilité et de la volonté des directions administratives de la Ville de Montréal impliquées.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Proposer la réalisation d'une étude de faisabilité pour le volet récréo-sportif (ex. : terrain multiusage, vélo parc urbain, etc.) accessible au public.</li> <li>• Proposer la réalisation d'une étude de faisabilité pour le volet bioalimentaire (ex. : potager collectif, serres, sentiers d'interprétation - autour d'installations sportives ou non).</li> <li>• Proposer que soient revues les interfaces entre le site et son environnement (clôtures, les accès aux terrains, les aménagements paysager, etc.).</li> <li>• Proposer que soit organisée une démarche participative citoyenne avant de déterminer quels usages y seront éventuellement privilégiés( volets physique, alimentaire, social et culturel).</li> </ul>
<p>4- Encourager les initiatives locales en tirant profit de l'approche de l'urbanisme transitoire.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mettre à profit pour la population, des espaces vacants ou partagés en y envisageant des usages transitoires et des places éphémères inclusives en fonction des opportunités, en toutes saisons, notamment pour la ville d'hiver.</li> <li>• Intégrer la communauté dans les activités du secteur (offres de service, structures de propriété, aménagements, espaces collectifs, etc.).</li> </ul>

## PRINCIPE 5 : UN CADRE BÂTI ET DES AMÉNAGEMENTS À ÉCHELLE HUMAINE.

OBJECTIFS	INTERVENTIONS
1- Offrir un cadre bâti intégré à son environnement.	<ul style="list-style-type: none"><li>• Moduler la hauteur, l'orientation et les caractéristiques des bâtiments en fonction des différentes échelles d'analyse (îlot, voisinage immédiat, vue d'intérêt, ensoleillement, saison, etc).</li></ul>
2- Réaliser des aménagements paysager significatifs.	<ul style="list-style-type: none"><li>• L'implantation des bâtiments devrait permettre des marges suffisantes pour la plantation d'arbres qui contribuent à l'amélioration de la canopée.</li><li>• Intégrer des arbres fruitiers, lorsque possible, en retrait du domaine public.</li><li>• Maximiser le potentiel de verdissement des espaces libres, autre que par l'engazonnement (trèfle, couvre-sol tolérant, vivaces, etc)</li></ul>
3- Faire disparaître la possibilité d'un transit véhiculaire et sécuriser le secteur.	<ul style="list-style-type: none"><li>• Modifier le réseau de voirie en y intégrant des ruptures d'accès véhiculaire, dans le respect des besoins liés aux activités d'utilité publique.</li><li>• Tendre à éliminer les surfaces minéralisées.</li><li>• Favoriser des liens piétons ou partagés.</li></ul>
4- Miser sur des usages de proximité.	<ul style="list-style-type: none"><li>• Prévoir des établissements de vente au détail et de service, dont une offre alimentaire (autre que la restauration) assurant l'accès à des aliments sains, qui répondent aux besoins courants des habitants du secteur et du secteur limitrophe.</li><li>• Envisager la mutualisation de ressources et d'espaces (locaux, aménagements, appareils, etc)</li></ul>

## PRINCIPE 6 : DES NUISANCES ATTÉNUÉES À LEUR SOURCE ET PAR DES MESURES DE MITIGATION INTÉGRÉES.

OBJECTIFS	INTERVENTIONS
1- Atténuer les nuisances existantes par des constructions et des aménagements propices.	<ul style="list-style-type: none"><li>• Réaliser des ambiances sonores en utilisant des moyens naturels et techniques pour limiter l'impact des nuisances environnantes (fontaine, chute d'eau, feuillage, mobilier anti-bruit, choisir des essences végétales qui attirent les oiseaux, etc).</li><li>• Maximiser l'insonorisation des bâtiments.</li></ul>
2- Atténuer les nuisances à leur source.	<ul style="list-style-type: none"><li>• Créer des ruptures dans le réseau de voirie pour exclure la possibilité de transit véhiculaire.</li><li>• Profiter de la planification des activités d'utilité publique, pour revoir des aménagements ou des façons de faire, pour moderniser des équipements, etc.</li></ul>

---

# MISE EN OEUVRE

La mise en œuvre de la vision et des orientations d'aménagement interpelle un certain nombre d'acteurs disposant de moyens d'actions divers (réglementaire, financier, technique, etc.). Le recours à ces différents moyens d'actions ne peut être précisé dans le cadre de ce document. Il s'exercera conformément à la vision du secteur, selon les opportunités, les disponibilités budgétaires, la faisabilité technique, etc. De manière non limitative, pour ce qui est de la Ville de Montréal et de l'arrondissement de Verdun, soulignons principalement les suivants :

## **Ville de Montréal**

- Droit de préemption;
- Règlement pour une métropole mixte (RMM);
- Maîtrise foncière;
- Subventions diverses (habitation, développement économique, développement social, etc.);
- Financement, accompagnement et rôle-conseil (ex. PME-Mtl);
- Etc.

## **Arrondissement de Verdun**

- Règlement sur les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (PPCMOI);
- Règlement de zonage, PIIA, lotissement, etc.;
- Accompagnement et rôle-conseil;
- Accord de développement dans le cadre du RMM;
- Investissements sur le domaine public (rues, parcs) et immeubles;
- Etc.

Par ailleurs, d'autres acteurs disposent également de nombreux moyens d'action d'intérêt, qui ne dépendent pas de l'arrondissement, tels :

- Différents ministères des paliers gouvernementaux fédéral et provincial, ainsi que leurs Sociétés, Agences, Fonds, etc.;
- Secteur privé;
- Organismes et milieu associatif;
- Fondations;
- Sociétés paramunicipales (SHDM, OMHM, etc.);
- Etc.

## DROIT DE PRÉEMPTION

En vigueur depuis le 31 mars 2020 : Règlement déterminant le territoire sur lequel le droit de préemption peut être exercé et sur lequel des immeubles peuvent être ainsi acquis aux fins de logement social. Dans le cadre de ce Règlement, 15 immeubles du secteur Hickson-Dupuis ont été désignés et assujettis au droit de préemption. Ce droit permet à la Ville de Montréal un premier droit d'acquisition d'un terrain dont une offre d'achat a été acceptée. Si opportunité il y a, les conditions rattachées détermineront si la Ville sera en mesure de se prévaloir de cette option.

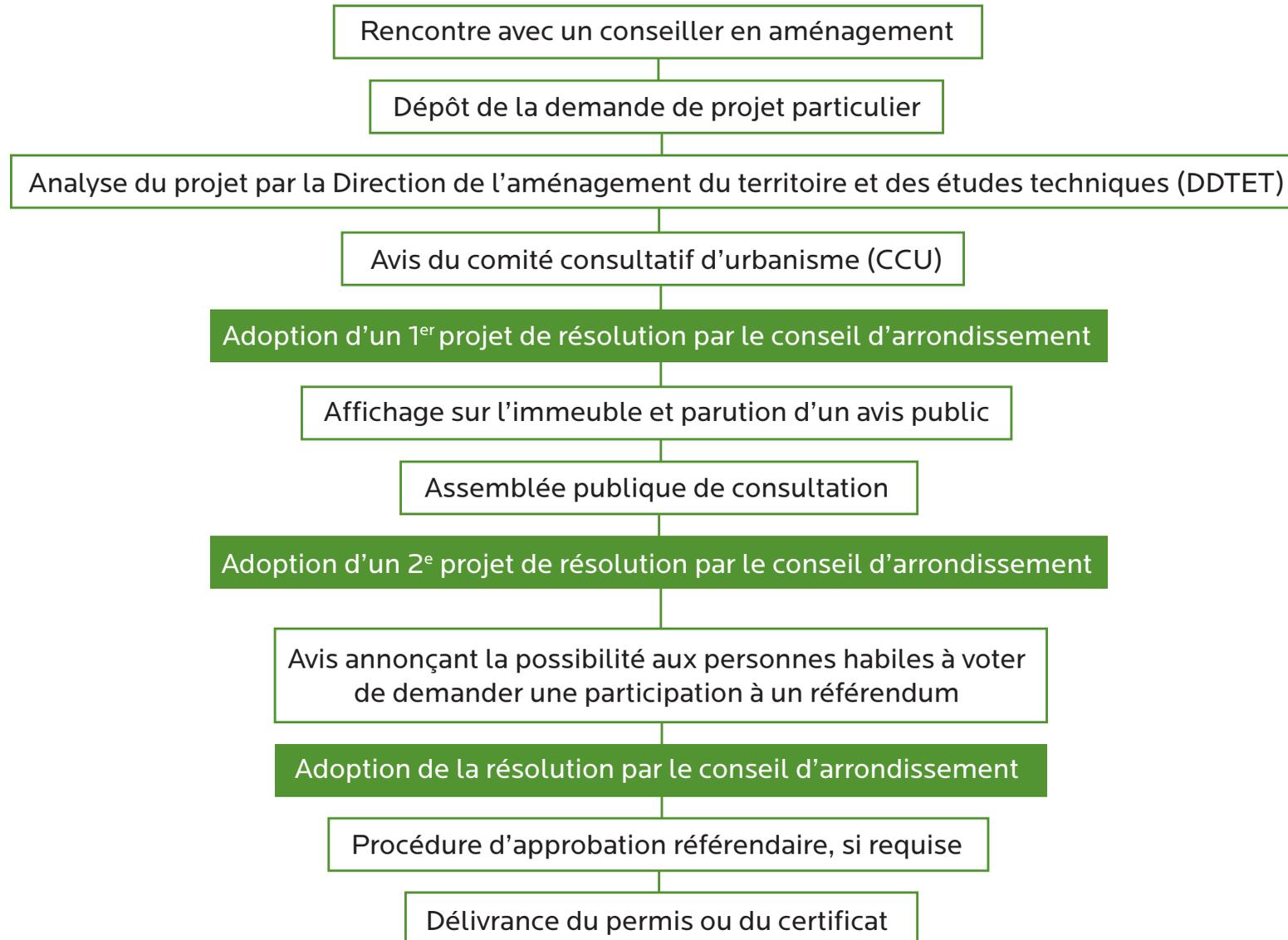
## RÈGLEMENT POUR UNE MÉTROPOLE MIXTE (RMM)\*

Ce Règlement en vigueur depuis le 1er avril 2021 vient déterminer les contributions des constructeurs applicables pour tous les projets résidentiels de plus de 450 m<sup>2</sup> (environ 5 logements ou plus). Ces contributions peuvent se faire selon 3 modes :

- la cession (vente) d'un immeuble en faveur de la Ville, sous forme de terrain vacant ou de projet clés en main;
- une contribution financière;
- une combinaison de ces deux modes de contribution.

\* Il est à noter que l'arrondissement de Verdun s'engage à appliquer toute stratégie ou politique promouvant le logement social et communautaire, présentement en vigueur ou qui le deviendrait.

# PROCÉDURE D'APPROBATION PROJET PARTICULIER (PPCMOI)



---

# CONCLUSION

Nous voici à la fin de ce document qui, espérons-le, aura sû faire rêver le lecteur. Bien que les inspirations puissent nous mener aux rêves, les principes, objectifs et interventions formulés, quant à eux, sont parmi les outils susceptibles de nous mener du rêve à la réalité. La concrétisation de projets novateurs passera par la volonté, mais surtout par l'audace, que sauront prôner les différents acteurs de la requalification du secteur Hickson-Dupuis.

Tout projet sera analysé en tenant compte des multiples encadrements qui nous gouverne et tout développement passera pas des modifications réglementaires ou par l'approbation d'outil à caractère discrétionnaire, tel le règlement sur les projets particuliers de construction, de modification et d'occupation d'un immeuble (PPCMOI), ce qui nous permettra de bonifier les critères attendus en fonction de la vision.

Nous tenons à remercier chaleureusement les nombreux acteurs qui se sont intéressés à la planification de ce secteur et qui, pour certains, y ont mis quantité non négligeable de créativité et de temps personnel : citoyens, partenaires publics et privés, milieu communautaire, participants à la charrette de design urbain, milieu universitaire (Université du Québec à Montréal et Université de Montréal), etc. Afin d'être tenu informé des étapes à venir, nous vous suggérons de vous abonner à l'Infolettre et à consulter la page Internet dédiée au projet : [realisonsmtl.ca/hickson-dupuis](https://realisonsmtl.ca/hickson-dupuis).

Nous souhaitons que cette vision soit, au final, fédératrice pour l'ensemble des parties prenantes de ce projet phare !

---

---

# DÉFINITIONS

## **Carboneutralité**

Atteinte du point nul d'émission de gaz à effet de serre (GES) en les réduisant, puis en compensant celles qui sont émises dans l'atmosphère.

## **Charrette de design urbain**

Exercice d'idéation intensif et créatif, qui consiste à concevoir, pendant une courte durée, des propositions et stratégies d'aménagement pour un site ou un secteur de la ville.

## **Économie circulaire**

Un système de production, d'échange et de consommation visant à optimiser l'utilisation des ressources à toutes les étapes du cycle de vie d'un bien ou d'un service, dans une logique circulaire, tout en réduisant l'empreinte environnementale et en contribuant au bien-être des individus et des collectivités. C'est un processus, une transition, qui demande accompagnement, partenariat et innovation.

## **Économie sociale**

Comprend toutes les activités économiques menées par des organismes à but non lucratif (OBNL), des coopératives et des mutuelles en conformité avec certains principes. Mode de développement dans tous les secteurs d'activité qui place la personne avant la maximisation des profits tout en visant la rentabilité. Les entreprises d'économie sociale (EÉS) vendent ou échangent des biens et services qui contribuent à l'amélioration du bien-être de ses membres ou de la collectivité et à la création d'emplois durables et de qualité.

## **Milieu de vie inclusif**

Vise l'exercice en toute égalité des droits humains par un accès sans restriction aux espaces urbains et aux services. Où aucune catégorie d'habitants n'est exclue du développement urbain. Elle favorise l'accès aux services essentiels pour le plus grand nombre et en particulier pour les populations les plus vulnérables. Elle encourage également l'implication des citoyens et de toutes ses parties prenantes dans son fonctionnement.

## **Mixité sociale**

Réfère à la présence simultanée ou la cohabitation, en un même secteur géographique, de personnes appartenant à des catégories socioprofessionnelles, à des cultures, à des nationalités, à des tranches d'âge différentes.

## **Transition écologique**

Concept qui vise à mettre en place un nouveau modèle économique et social de manière à répondre aux enjeux écologiques de notre siècle. Cette notion intègre la transition énergétique et cherche à repenser nos façons de produire, de travailler et de vivre ensemble sur un territoire pour le plus rendre plus écologique. En transformant le système énergétique actuel, la transition écologique permet ainsi de diminuer son impact environnemental. Période d'adaptation qui permet d'adopter de nouveaux schémas énergétiques privilégiant les énergies renouvelables, en opposition au schéma actuel principalement basé sur les énergies fossiles (pétrole, gaz de naturel, charbon...).

## **Urbanisme transitoire**

Façon de valoriser autrement des espaces vacants ou délaissés, autant des bâtiments que des terrains. Cette approche ouverte qui renouvelle la planification urbaine s'inscrit dans un cadre d'urbanisme participatif. Ces formes d'occupation permettent de définir de façon progressive et évolutive, la vocation pérenne de lieux qui retrouvent ainsi un sens et un usage actualisé.

---

# RÉFÉRENCES

**Agence de la santé et des services sociaux de Montréal (2014), Étude sur l'accès aux aliments santé à Montréal - Regard sur le territoire du CSSS Sud-Ouest-Verdun,** [ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P91/7.14.2\\_regard\\_csss\\_du\\_sud-ouest-verdun\\_web.pdf](https://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P91/7.14.2_regard_csss_du_sud-ouest-verdun_web.pdf)

**Agence de la santé et des services sociaux de Montréal (2013), Étude sur l'accès aux aliments santé à Montréal,** [santecom.qc.ca/bibliothequevirtuelle/Montreal/9782896733088.pdf](https://santecom.qc.ca/bibliothequevirtuelle/Montreal/9782896733088.pdf)

**Arrondissement du Sud-Ouest (2018), Plan de développement urbain, économique et social Turcot (PDUÉS),** [ville.montreal.qc.ca/portal/page?\\_pageid=7757,143002193&\\_dad=portal&\\_schema=PORTAL](https://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=7757,143002193&_dad=portal&_schema=PORTAL)

**Arrondissement de Verdun (2019), Planification du secteur Hickson-Dupuis - éléments de portrait du territoire,** [realisonsmtl.ca/8104/widgets/36756/documents/47440/download](https://realisonsmtl.ca/8104/widgets/36756/documents/47440/download)

**Arrondissement de Verdun (2019), Secteur Hickson-Dupuis - diagnostic et vision préliminaire,** [realisonsmtl.ca/8104/widgets/36756/documents/43422/download](https://realisonsmtl.ca/8104/widgets/36756/documents/43422/download)

**Arrondissement de Verdun (2019), Planification du secteur Hickson-Dupuis - rapport synthèse - Charrette de design urbain,** [realisonsmtl.ca/8104/widgets/36756/documents/17150/download](https://realisonsmtl.ca/8104/widgets/36756/documents/17150/download)

**Arrondissement de Verdun (2019), Plan de développement culturel de l'arrondissement de Verdun 2019-2023,** [ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND\\_VER\\_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PLAN%20D%C9VELOPPEMENT%20CULTUREL-FINALWEB.PDF](https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_VER_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PLAN%20D%C9VELOPPEMENT%20CULTUREL-FINALWEB.PDF)

**Arrondissement de Verdun (2017), Plan local de développement durable 2016-2020,** [ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND\\_VER\\_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PLAN%20DEVELOPPEMENT%20DURABLE-FINAL\\_WEB.PDF](https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_VER_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PLAN%20DEVELOPPEMENT%20DURABLE-FINAL_WEB.PDF)

**Arrondissement de Verdun (2017), Plan local de déplacements,** [ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND\\_VER\\_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PLD\\_VER-DUN\\_20170905\\_WEB.PDF](https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_VER_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PLD_VER-DUN_20170905_WEB.PDF)

**Arrondissement de Verdun (2015), Plan de développement stratégique de Verdun 2015-2025,** [ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND\\_VER\\_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PLAN\\_STRAT%C9GIQUE\\_VFINALE\\_DEC2014.PDF](https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_VER_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PLAN_STRAT%C9GIQUE_VFINALE_DEC2014.PDF)

**Arrondissement de Verdun (2014), Plan arboricole,** [ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND\\_VER\\_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PLAN\\_ARBORICOLE\\_VER-DUN-VF.PDF](https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_VER_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PLAN_ARBORICOLE_VER-DUN-VF.PDF)

**Association québécoise du loisir municipal (2019), Guide d'aménagement et d'entretien des terrains de soccer extérieurs,** [guides-sports-loisirs.ca/soccer-exterieurs/](https://guides-sports-loisirs.ca/soccer-exterieurs/)

**Concertation en développement social de Verdun (2017), Cahier des recommandations de l'Opération populaire d'aménagement du secteur Dupuis-Hickson,** [cdsv.org/wp-content/uploads/2020/02/Cahier\\_Recommandations\\_OPA-VF.pdf](https://cdsv.org/wp-content/uploads/2020/02/Cahier_Recommandations_OPA-VF.pdf)

**Équipes (4) participantes à la charrette de design urbain (2019), Présentations des propositions,** [realisonsmtl.ca/hickson-dupuis](https://realisonsmtl.ca/hickson-dupuis)

**Institut national de santé publique du Québec (2018), Guide des meilleures pratiques d'aménagement pour prévenir les effets du bruit environnemental sur la santé et la qualité de vie,** [inspq.qc.ca/sites/default/files/publications/2450\\_meilleures\\_pratiques\\_amenagement\\_effets\\_bruit\\_environnemental.pdf](https://inspq.qc.ca/sites/default/files/publications/2450_meilleures_pratiques_amenagement_effets_bruit_environnemental.pdf)

**Institut national de santé publique du Québec (2013), Accessibilité géographique aux commerces alimentaires au Québec : analyse de situation et perspective d'intervention,** [inspq.qc.ca/pdf/publications/1728\\_AccessGeoCommAlimentQc.pdf](https://inspq.qc.ca/pdf/publications/1728_AccessGeoCommAlimentQc.pdf)

**Ville de Montréal (2020), Plan climat 2020-2030,** [montreal.ca/articles/plan-climat-montreal-objectif-carboneutralite-dici-2050-7613](https://montreal.ca/articles/plan-climat-montreal-objectif-carboneutralite-dici-2050-7613)

---

## RÉFÉRENCES (suite)

**Ville de Montréal (2020), Plan stratégique Montréal 2030**, [montreal.ca/articles/montreal-2030-un-premier-plan-strategique](https://montreal.ca/articles/montreal-2030-un-premier-plan-strategique)

**Ville de Montréal (2005), Plan d'urbanisme, chapitre d'arrondissement de Verdun**, [ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/PLAN\\_URBANISME\\_FR/MEDIA/DOCUMENTS/201116\\_CHAPITRE\\_24\\_0.PDF](https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/PLAN_URBANISME_FR/MEDIA/DOCUMENTS/201116_CHAPITRE_24_0.PDF)

### PAGES WEB

**PME-Mtl Grand Sud-Ouest** : [pmemtl.com/sud-ouest](https://pmemtl.com/sud-ouest)

**Projet du 4000, rue Saint-Patrick** : [c40reinventingcities.org/en/professionals/sites-in-competition/4000-rue-saint-patrick-1389.html](https://c40reinventingcities.org/en/professionals/sites-in-competition/4000-rue-saint-patrick-1389.html)

**Ville sonore** : [sounds-in-the-city.org/fr/aperçu/](https://sounds-in-the-city.org/fr/aperçu/)

### Règlement pour une métropole mixte (RMM)

[montreal.ca/articles/metropole-mixte-les-grandes-lignes-du-reglement-7816](https://montreal.ca/articles/metropole-mixte-les-grandes-lignes-du-reglement-7816)

### Droit de préemption - Ville de Montréal

[montreal.ca/sujets/droit-de-preemption](https://montreal.ca/sujets/droit-de-preemption)

---

