



# PLANIFICATION

## *Secteur Hickson-Dupuis*

CHARRETTE DE DESIGN URBAIN -  
rapport synthèse

Juin 2019



## TABLE DES MATIÈRES

|                                                                         |           |
|-------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>MISE EN CONTEXTE .....</b>                                           | <b>3</b>  |
| > Démarche de planification.....                                        | 3         |
| > Charrette de design urbain .....                                      | 4         |
| <b>TERRITOIRE D'INTERVENTION .....</b>                                  | <b>5</b>  |
| <b>PROGRAMMATION .....</b>                                              | <b>7</b>  |
| > Conférences d'ouverture .....                                         | 7         |
| > Portes ouvertes.....                                                  | 7         |
| > Présentations publiques .....                                         | 8         |
| <b>PROPOSITIONS D'AMÉNAGEMENT .....</b>                                 | <b>9</b>  |
| > Le trait d'union.....                                                 | 9         |
| > Odacité.....                                                          | 11        |
| > Slow.....                                                             | 13        |
| > Verd'eau .....                                                        | 15        |
| <b>PISTES ET ENJEUX À RETENIR .....</b>                                 | <b>17</b> |
| > Éléments communs .....                                                | 18        |
| > Éléments à approfondir .....                                          | 21        |
| <b>CONCLUSION .....</b>                                                 | <b>23</b> |
| <b>REMERCIEMENTS .....</b>                                              | <b>23</b> |
| <b>ANNEXE – COMMENTAIRES DU PUBLIC (tableaux et boîte à idées).....</b> | <b>24</b> |



## DÉMARCHE DE PLANIFICATION

L'arrondissement de Verdun s'est engagé dans l'élaboration d'une démarche de planification visant le développement et la mise en valeur du secteur Hickson-Dupuis, identifié comme « secteur de planification détaillée » dans le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal, en raison de ses enjeux urbanistiques complexes et de son potentiel de reconversion.

Une « opération populaire d'aménagement » (OPA) a été pilotée par la table de quartier Concertation en développement social de Verdun (CDSV) au cours de l'année 2017, réunissant des acteurs du milieu communautaire et des citoyens afin d'identifier des enjeux et besoins à considérer pour l'avenir du secteur. Cette opération a donné lieu à une série de recommandations citoyennes, notamment en matière d'emploi local, de logement social et communautaire, de qualité de l'espace public et de sécurité.

En 2018, l'arrondissement a procédé à une modification de sa réglementation afin de limiter temporairement le potentiel de développement du secteur, le temps de réaliser la démarche de planification détaillée. Amorcée à l'automne 2018, cette planification se déroule en **trois grandes étapes** :

### 1. Analyse

réaliser un diagnostic approfondi de l'environnement bâti, des enjeux et des opportunités liées au développement du secteur à travers la réalisation de différentes études et la tenue d'une charrette de design urbain;

### 2. Vision

définir des orientations, objectifs et lignes directrices d'aménagement pour le secteur, en concertation avec l'ensemble des parties prenantes;

### 3. Stratégie

développer les outils et moyens de mise en oeuvre permettant de traduire cette vision dans les projets qui seront réalisés dans le secteur.

Ainsi, l'objectif premier de l'exercice est de s'assurer que le secteur se transformera de façon cohérente au cours des prochaines années, afin de valoriser ce territoire stratégique de Verdun et d'améliorer la qualité du cadre de vie pour ses résidents, travailleurs et usagers actuels et futurs. L'arrondissement souhaite aussi encadrer l'évolution du secteur dans l'optique de favoriser l'innovation et les meilleures pratiques en aménagement urbain et en développement durable, tant sur les domaines public que privé.



## CHARRETTE DE DESIGN URBAIN

C'est dans ce contexte que l'arrondissement de Verdun a organisé une charrette de design urbain qui s'est tenue du vendredi 22 février au dimanche 24 février 2019. Une charrette de design est un 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. Quatre équipes pluridisciplinaires regroupant des professionnels de l'aménagement (urbanisme, architecture, architecture de paysage, développement communautaire), des universitaires et des citoyens ont donc été formées le temps d'une fin de semaine pour imaginer un futur souhaitable pour le secteur Hickson-Dupuis.

Organisée au début du processus de planification, cette charrette visait plus spécifiquement à :

- faire le pont entre l'OPA et la démarche de planification de l'arrondissement;
- enrichir les analyses en cours en confrontant l'état des lieux au regard de différents experts, acteurs du milieu et citoyens;
- explorer des formes concrètes de ce que le secteur pourrait devenir.

Un tel exercice, effectué dans un temps très limité, ne permet pas d'élaborer un projet urbain complet. Les idées proposées par les participants ne seront pas nécessairement réalisées. Elles sont toutefois un intrant important pour nourrir les réflexions de l'arrondissement et pour inspirer les acteurs concernés dans leur vision d'avenir du secteur.

Sans imposer une vocation ou une orientation précise pour le secteur, le défi lancé aux participants consistait ainsi à esquisser un concept d'aménagement pour faire de ce territoire un milieu de vie de qualité, répondant aux caractéristiques, enjeux et opportunités du site. Les équipes ont disposé d'un peu moins de trois jours pour concevoir et préparer une présentation illustrée et annotée (plans, croquis, simulations visuelles, etc.) de leurs propositions.

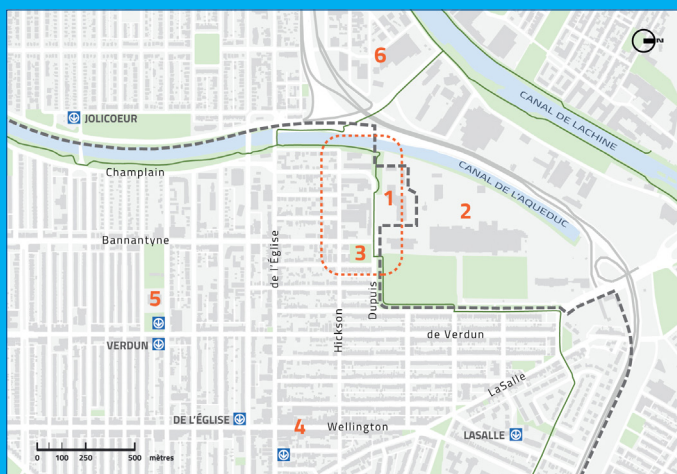




# TERRITOIRE D'INTERVENTION

Le secteur Hickson-Dupuis est un territoire d'environ 5 hectares à la limite nord-ouest de l'arrondissement de Verdun, dans le quartier Wellington-de l'Église, partageant une frontière avec l'arrondissement du Sud-Ouest. Profitant d'une localisation à proximité du centre-ville de Montréal et du réseau autoroutier (autoroutes 15-20, pont Champlain), il se trouve aussi non loin de trois stations de métro (Verdun, De l'Église et LaSalle), du coeur commercial et institutionnel de Verdun, du secteur Cabot, en plus d'être desservi par plusieurs lignes d'autobus et la piste cyclable de l'Aqueduc.

Plus précisément, le secteur de planification délimité au Plan d'urbanisme comprend les terrains aux abords des rues Hickson, Dupuis, Bannantyne et Lesage. Il s'inscrit à la charnière entre, d'une part, un milieu de vie résidentiel constitué d'un cadre bâti et d'une trame de rues typiques des quartiers centraux montréalais et, d'autre part, des grandes emprises ou infrastructures publiques (le canal de l'Aqueduc, le vaste site de l'usine de filtration Atwater et les ateliers municipaux de Verdun).



## LÉGENDE

- - - Secteur Hickson-Dupuis
- - - Limite d'arrondissement
- Réseau autoroutier
- Piste cyclable
- Parcs et espaces verts
- 1 Ateliers municipaux de Verdun
- 2 Usine de filtration Atwater
- 3 Parc Duquette
- 4 Promenade Wellington
- 5 Mairie d'arrondissement de Verdun
- 6 Secteur Cabot





Bien que le canal de l'Aqueduc et l'usine Atwater aient été construits à la fin du 19<sup>e</sup> siècle, le développement du secteur Hickson-Dupuis est relativement récent. L'îlot central du secteur et ses abords ont été développés à des fins industrielles seulement à partir de la moitié du 20<sup>e</sup> siècle, tandis que les ateliers municipaux de Verdun y ont été implantés au cours des années 1990. Le cadre bâti du secteur, qui comporte principalement des manufactures légères, des ateliers et entrepôts ainsi que des garages et autres commerces liés à l'automobile, peut aujourd'hui être qualifié de vétuste.

Néanmoins, le secteur et ses environs tendent à se transformer, comme l'illustrent la construction récente d'un bâtiment du Service de l'eau de la Ville de Montréal sur la rue Dupuis et l'implantation de nouvelles activités commerciales sur la rue Hickson (bureaux, gym). L'aménagement d'un nouveau lien cyclable dans l'axe de la rue Hickson est par ailleurs à l'étude par l'arrondissement, sans oublier la réalisation de projets d'envergure actuellement en cours à proximité, tels que la rénovation de l'Auditorium et l'aménagement de la plage urbaine de Verdun.

Pour les fins de la charrette de design urbain et en cohérence avec la portée d'un exercice de planification urbaine, les participants ont été invités à ne pas se limiter au principal quadrilatère du secteur et à élargir la réflexion pour inscrire la requalification du secteur dans une vision territoriale plus large, dans une perspective à long terme.





# PROGRAMMATION

Du 22 au 24 février 2019, les activités de la charrette ont pris place à la salle du conseil de la Mairie d'arrondissement de Verdun. Les participants se sont investis dans l'exercice avec force et enthousiasme jusqu'à la dernière minute, travaillant en équipes au cours de trois journées intensives de conception. Quelques activités spéciales ont également ponctué le programme de la fin de semaine, dont certaines étaient ouvertes au public.

## CONFÉRENCES D'OUVERTURE

Pour lancer la charrette et présenter le secteur et ses enjeux aux participants, l'avant-midi du vendredi 22 février a été consacré à une série de conférences d'ouverture. Dans un premier temps, certains acteurs du milieu ont présenté leurs démarches respectives et exprimé certaines préoccupations, attentes ou éléments de vision pour l'avenir du secteur. Par la suite, des représentants de différentes directions de l'arrondissement de Verdun ont présenté un portrait du territoire, ainsi que les besoins liés à leurs activités courantes ou les projets en cours qui pourraient avoir un impact sur le secteur visé.

- Billy Walsh, directeur général, SDC Wellington
- Julien Caffin et Marianne Carle-Marsan, Concertation en développement social de Verdun (CDSV)
- Jean-François Beaudet, chef de l'exploitation, usines de production et réservoirs d'eau potable, Direction de l'eau potable, Service de l'eau de la Ville de Montréal
- Jean Cardin, directeur, Direction adjointe des projets d'infrastructure et du génie municipal, Arrondissement de Verdun
- Martin Roberge, directeur, Direction des travaux publics, Arrondissement de Verdun
- Nicole Ollivier, directrice, Direction de la culture, des sports, des loisirs et du développement social, Arrondissement de Verdun
- Emeric Boucher, conseiller en aménagement, Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises, Arrondissement de Verdun

En fin de matinée, les responsables de la démarche de planification ont ensuite accompagné les participants dans une visite commentée du secteur, soit un parcours à pied du quadrilatère des rues Bannantyne, Dupuis, Lesage et Hickson.

## PORTES OUVERTES

Le samedi 23 février, de 15 h 30 à 17 h, la population était conviée à une période de portes ouvertes au public, afin de découvrir le travail des équipes et discuter avec elles pendant qu'elles élaboraient leurs propositions d'aménagement. Des membres de la CDSV étaient présents pour accompagner les citoyens qui le désiraient, tandis que des tableaux étaient aussi mis à la disposition des visiteurs pour exprimer des idées et commentaires à l'attention des équipes. Quelques dizaines de visiteurs ont pris part à cette activité, incluant des résidents de Verdun ainsi que des propriétaires de terrains et d'entreprises du secteur.



## PRÉSENTATIONS PUBLIQUES

Le dimanche 24 février de 15 h 30 à 17 h, les quatre équipes ont été invitées à dévoiler leur proposition d'aménagement lors d'une présentation publique à la Mairie d'arrondissement, afin de clôturer les trois journées de charrette. Un panel d'experts a été réuni pour l'occasion, intervenant après chaque présentation afin de mettre en lumière les idées et les solutions élaborées par les participants et soulever des pistes de réflexion pour la suite de la démarche. Le panel était composé de :

- Tania Gonzalez, responsable des campagnes Transport, GES et Aménagement du territoire, Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal);
- Nik Luka, professeur associé, École d'urbanisme et École d'architecture, Université McGill;
- Ève-Marie Surprenant, architecte et urbaniste, collaboratrice à la revue Formes.

Le public était lui aussi invité à participer aux discussions et à réagir aux propositions à la suite de chaque présentation. Une boîte à idées était par ailleurs disponible à l'entrée de la salle pour les personnes qui souhaitaient déposer des commentaires par écrit. Ces commentaires, de même que ceux recueillis lors des portes ouvertes, sont colligés en annexe. L'événement s'est conclu avec un mot de remerciements de M. Jean-François Parenteau, maire de l'arrondissement de Verdun, soulignant la qualité du travail des équipes et la richesse des échanges avec le panel et le public.





# PROPOSITIONS D'AMÉNAGEMENT

Les pages suivantes présentent un résumé des grandes lignes et des principes d'aménagement exprimés par les participants dans leurs propositions et lors des présentations publiques. Les propositions complètes de chaque équipe peuvent être consultées sur la plateforme Réalisons Montréal pour plus de détails et d'illustrations : [realisonsmtl.ca/hickson-dupuis](https://realisonsmtl.ca/hickson-dupuis).

## 1. LE TRAIT D'UNION

- Mireille Girard, étudiante au baccalauréat en urbanisme, UQAM
- Olivier Havens, chargé de projet, Commission scolaire Marguerite-Bourgeoys
- Gabriel Laferrière, étudiant à la maîtrise en études urbaines, UQAM
- Giacomo Valzania, architecte et doctorant en architecture, McGill, citoyen de Verdun

La proposition du « trait d'union » se concentre sur le redéveloppement de l'îlot central du secteur Hickson-Dupuis, soit l'îlot formé à l'intérieur du quadrilatère des rues Hickson, Lesage, Dupuis et Bannantyne. Le concept proposé vise à « créer un milieu de vie complet tout en assurant un dialogue entre le site et les secteurs voisins ».

L'équipe rappelle d'abord les principaux enjeux et opportunités qui ont orienté leur travail, soulignant par exemple l'isolement du secteur, les défis liés à sa vocation industrielle et sa fonction de pôle d'emploi local, ainsi que la présence de nuisances dans le secteur. Elle considère également un manque de logements communautaires et de commerces de proximité dans le quartier, qu'elle qualifie de désert alimentaire. L'équipe s'appuie enfin sur le lien cyclable envisagé sur la rue Hickson par l'arrondissement comme prémisses pour mieux connecter le secteur au reste de Verdun, particulièrement dans l'axe est-ouest jusqu'aux berges du fleuve Saint-Laurent.

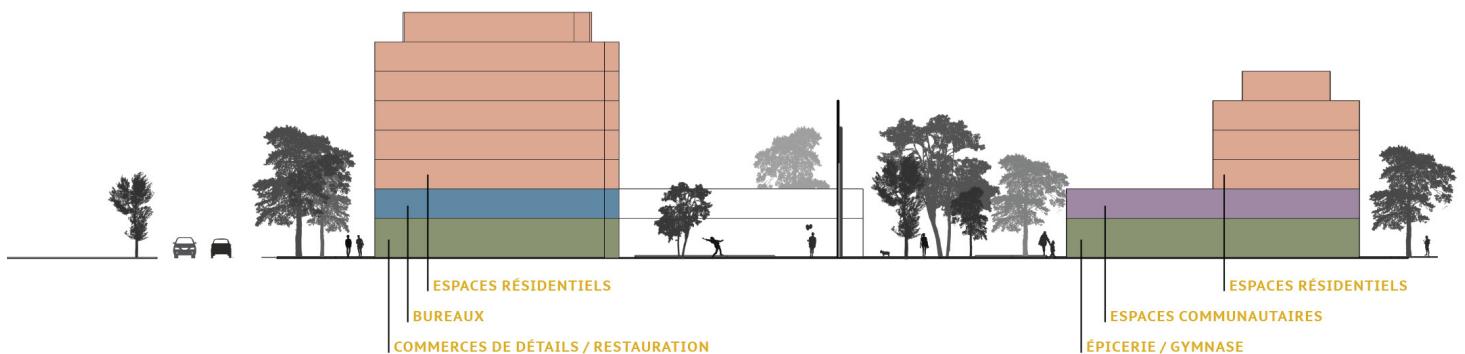


Dans cette proposition, l'ensemble de l'îlot existant est redéveloppé pour implanter des bâtiments mixtes de grand gabarit, ayant front sur les rues Hickson et Dupuis. Entre ces deux bandes, un vaste espace vert, ouvert et appropriable traverse le cœur de l'îlot de Bannantyne à Lesage, constituant le « trait d'union » du concept. Deux liens piétons sont aussi créés dans l'axe nord-sud en continuité avec les rues Cool et Lanouette, pour assurer la perméabilité du site (circulations piétonnes et percées visuelles). Ces axes piétonniers divisent ainsi le bâti et l'espace ouvert central en trois sections, auxquelles se rattachent des vocations et des caractères distincts (végétal/minéral, public/privatif, etc.).



Le concept vise une plus grande mixité fonctionnelle sur l'îlot, qui suppose un maintien d'activités industrielles et économiques, de même que l'ajout d'espaces communautaires et une grande proportion d'habitations. La programmation du site prévoit par ailleurs, d'ouest en est, une gradation dans l'intensité des activités et des vocations envisagées en fonction de leur contexte environnant. Par exemple, la section ouest de l'îlot, adjacente aux terrains industriels en bordure du canal et au site des ateliers municipaux, concentre des activités liées à l'emploi (industries légères, ateliers d'artistes, bureaux). La section est, à l'intersection des rues Hickson et Bannantyne et en vis-à-vis du parc Duquette, comprend des équipements de nature plus communautaire ou commerciale destinés aux usagers du secteur mais également à la population du quartier environnant.

La hauteur des bâtiments proposés est de 6 étages sur la rue Hickson et de 8 étages sur la rue Dupuis, dont l'étage supérieur est toutefois en retrait par rapport à la rue. L'équipe présente de plus une intention de favoriser un traitement architectural plus contemporain pour créer une unité dans le secteur, notamment en relation avec le nouveau bâtiment de la Ville de Montréal (Service de l'eau) sur la rue Dupuis qui s'impose comme un nouvel élément marquant dans le paysage urbain du quartier. Enfin, une bande de végétalisation est suggérée dans l'axe Dupuis comme moyen pour atténuer les nuisances liées aux opérations des ateliers municipaux et du site Atwater.



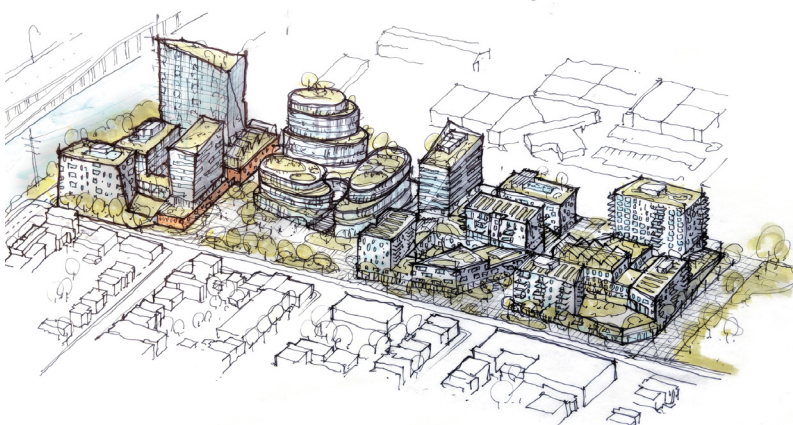
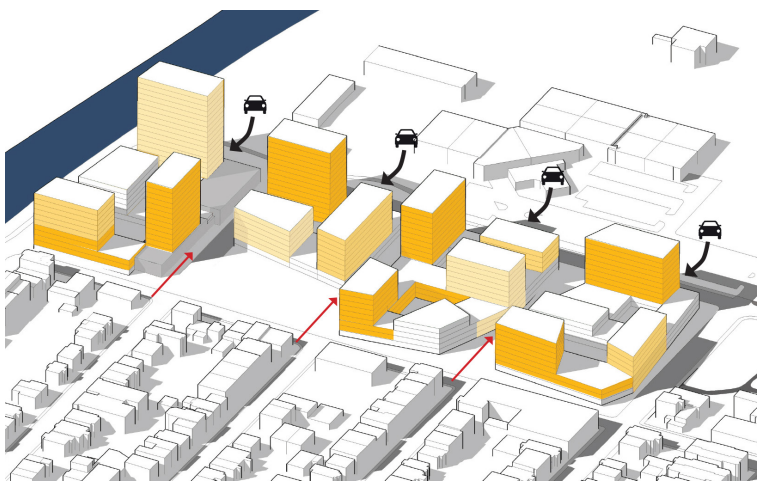


## 2. ODACITÉ

- Isabelle Charrier, travailleuse sociale, citoyenne de Verdun
- Mathilde Moreau, consultante en urbanisme et patrimoine
- Geneviève Riopel, architecte, DMA Architectes
- Jean-Philippe Roy, étudiant au baccalauréat en urbanisme, Université de Montréal
- Jean-François St-Onge, architecte, ADHOC Architectes

« Odacité » présente une proposition fondée sur la notion d'intensité : par la diversité de besoins et d'attentes exprimées par les parties prenantes envers la planification du secteur, d'une part, et par les activités, la mixité et la densité du milieu de vie projeté. L'équipe propose ainsi une transformation « audacieuse » des terrains compris entre les rues Hickson et Dupuis, du parc Duquette au canal de l'Aqueduc.

Dans son approche conceptuelle, l'équipe souligne l'importance de l'eau dans l'histoire et l'identité du territoire verdunois, suggérant une « réverbération des vagues » du canal et du fleuve dans la trame urbaine. Elle note aussi la position du secteur Hickson-Dupuis à la rencontre de deux trames de rues distinctes, l'une orientée nord-sud et l'autre orientée est-ouest, aux confins de l'arrondissement. Ces attributs sont saisis comme une opportunité pour générer un cadre bâti et un paysage différents, plus organiques et audacieux que le tissu urbain des quartiers typiques de Verdun et de Montréal. La rue Hickson est quant à elle présentée comme un lien à échelle humaine à renforcer, traversant l'arrondissement et formant un chapelet d'espaces publics allant des berges du canal aux berges du fleuve, tandis que les circulations lourdes se concentrent sur la rue Dupuis.



La programmation proposée pour le secteur accorde une grande place à l'habitation, qui devrait comprendre une variété de modes de tenure, de typologies et de formes, répartie dans des bâtiments mixtes sur l'ensemble du site. Des rez-de-chaussée commerciaux, incluant une épicerie et des restaurants, se trouvent principalement sur la rue Hickson. Des espaces dédiés à l'emploi (bureaux, ateliers), axés entre autres sur l'économie sociale, sont pensés sur la rue Dupuis et sur Lesage en bordure du canal de l'Aqueduc.

Comme vecteur pour soutenir l'intensité du secteur, le projet inclut un équipement sportif à l'intersection des rues Bannantyne et Dupuis, en relation avec le parc Duquette et le parc de l'Aqueduc, ainsi qu'un équipement culturel à l'angle des rues Lesage et Hickson, ouvert sur un grand espace public. Des espaces et services communautaires sont prévus dans la portion est du secteur, de même qu'à l'ouest de la rue Lesage, où le bâtiment existant est conservé mais transformé pour accueillir cette nouvelle vocation (économie de partage, garderie, etc.).

Bien que le site soit densément construit, « Odacité » propose de maximiser le verdissement du secteur en prévoyant environ 30 % de superficie d'espaces verts et en intégrant la végétation à même l'architecture des bâtiments (toits verts, agriculture urbaine, etc.). Des aménagements soutenant la présence de l'eau dans le secteur sont également considérés dans la conception des espaces publics (miroir d'eau, noues, fontaine). Enfin, le bâti est implanté de façon à conserver des percées visuelles dans l'axe des rues résidentielles transversales, au sud de la rue Hickson.





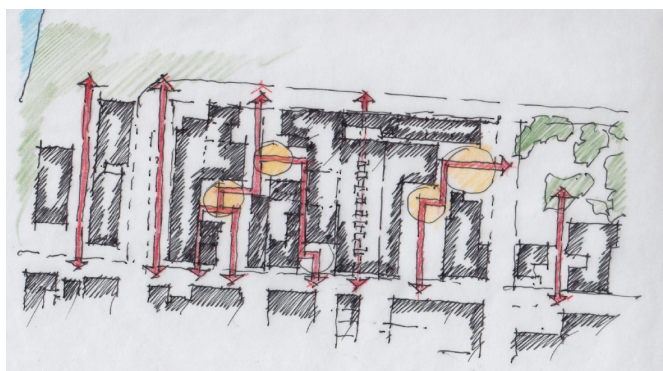
### 3. SLOW

- Sergio Cordeiro, M. Arch., DMA Architectes
- Marc-Alexandre Landry, concepteur visuel, Atelier B3
- Mark Poddubiuk, architecte, professeur, École de design de l'UQAM
- Pierre-Olivier Robitaille, étudiant au baccalauréat en urbanisme, Université de Montréal

« Slow » aborde le développement du secteur Hickson-Dupuis à travers une stratégie de transformation progressive et à long terme du lieu, davantage qu'en proposant un concept d'aménagement complet et fini. Par son approche, l'équipe a fait valoir la nécessité de considérer la problématique des nuisances liées aux activités industrielles en milieu urbain, mais aussi de rester sensible à la disparition d'emplois locaux dans les quartiers populaires, de même qu'à l'identité et au caractère particuliers du milieu existant.

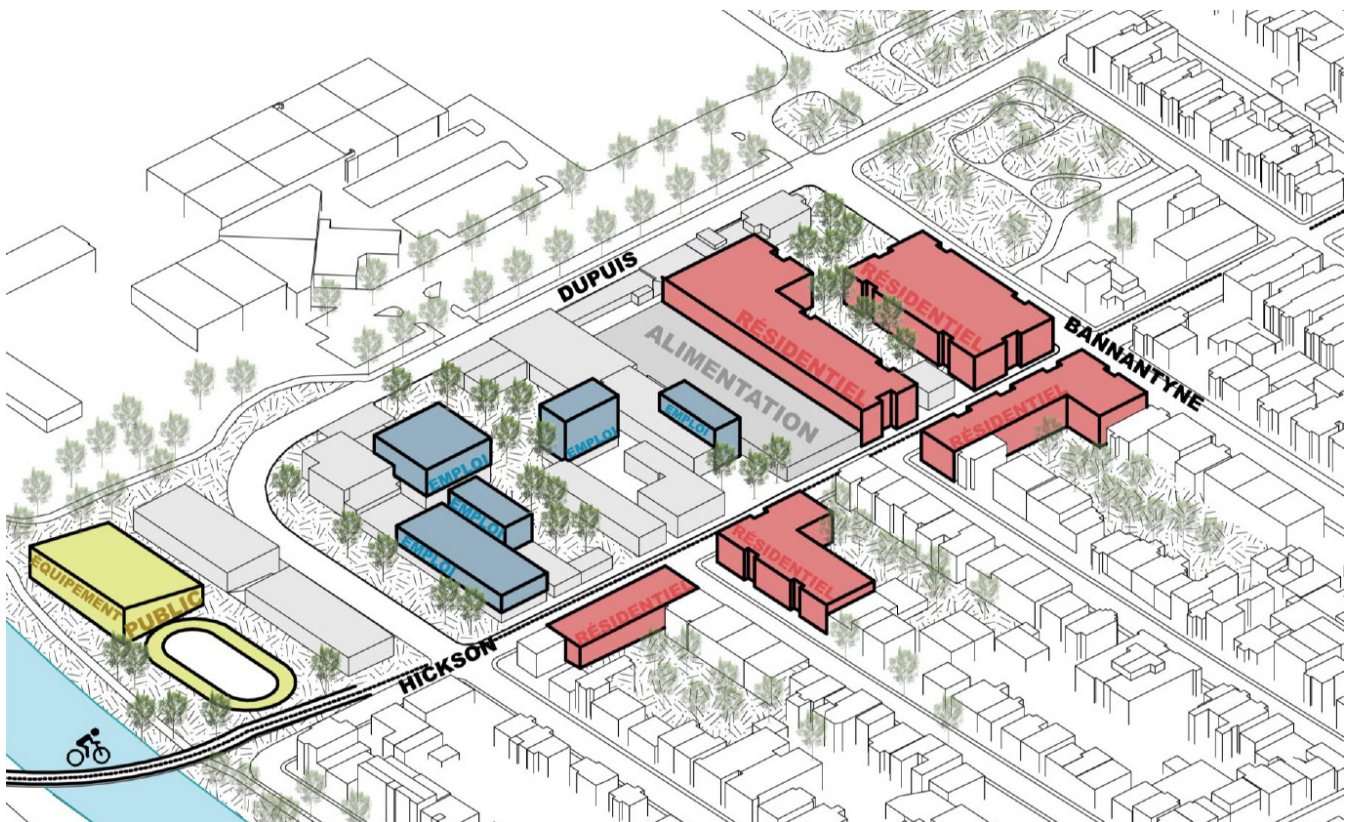
Ainsi, certains gestes stratégiques sont proposés pour générer une présence dans le quartier et jeter les bases de cette requalification sur le territoire. D'abord, avec son aménagement cyclable projeté, la rue Hickson devient un axe fort qui connecte le secteur au cœur de Verdun et aux berges du fleuve Saint-Laurent. À son extrémité ouest, une passerelle cyclable franchit le canal de l'Aqueduc et rejoint le lien cyclable récemment construit dans le prolongement du boulevard de la Vérendrye, dans l'arrondissement du Sud-Ouest, qui se poursuit jusqu'à la piste cyclable du canal de Lachine. Du même coup, cette connexion crée un lien direct entre le secteur Hickson-Dupuis et le secteur Cabot.

À court terme, des interventions simples contribueront à la mise en valeur du secteur et à l'amélioration de l'environnement urbain tel qu'il est aujourd'hui. Le milieu étant composé d'interstices et de grandes surfaces vides et asphaltées, « Slow » souligne l'opportunité d'occuper ou de revaloriser ces espaces avec des installations temporaires et éphémères visant à créer un engouement pour le secteur, de même qu'à travers la création de murales, la plantation d'arbres et la perméabilisation des sols (réaménagement de surfaces, aménagement de jardins de pluie, etc.). Le stationnement de la Ville de Montréal sur la rue Lesage ou la portion non aménagée du parc Duquette et son vis-à-vis sur la rue Bannantyne sont illustrés à titre de lieux propices pour les aménagements éphémères.



Pour la transformation des terrains du secteur, l'interface de la rue Hickson est privilégiée dans un premier temps dans le but de retisser le quartier avec le milieu résidentiel adjacent, tandis que l'interface de la rue Dupuis reste associée à des nuisances plus importantes en bordure du site Atwater et des ateliers municipaux. À moyen terme, des insertions résidentielles seront introduites dans l'îlot central du secteur, selon une densité moyenne et une implantation en relation avec les îlots résidentiels voisins, cohabitant avec des espaces dédiés à l'emploi. Ces derniers seront d'ailleurs aussi amenés à se transformer progressivement, afin de favoriser de nouveaux types d'emplois générant moins de nuisances pour l'habitation : nouvelle économie, industries culturelles et créatives, économie sociale, économie du partage, espaces communautaires, etc.

À l'ouest du secteur, entre la rue Lesage et le canal de l'Aqueduc, un équipement collectif est implanté pour offrir, par exemple, des installations sportives aux usagers et résidents du quartier et des territoires avoisinants. Adossé à la passerelle cyclable de la rue Hickson mais aussi visible depuis l'autoroute, cet équipement public pourrait d'autant plus être conçu comme un bâtiment distinctif et emblématique, marquant le paysage d'entrée de ville et la présence du secteur. Enfin, contribuant à arrimer le secteur à son contexte immédiat, une intensification du couvert végétal et l'intégration d'infrastructures de gestion durable des eaux sont proposées, notamment à l'interface de la rue Dupuis sur la bande de terrains publics entre la rue Joseph et le canal de l'Aqueduc.





## 4. VERD'EAU

- Julio Cardenas, architecte
- Yvonne Suarez, étudiante à la maîtrise en urbanisme, Université de Montréal
- Louise Constantin, citoyenne de Verdun
- Samuel Daigneault, analyste en urbanisme et développement économique, Stratégies immobilières LGP
- Ève Renaud-Roy, designer urbain, L'Enclume - Atelier de développement territorial

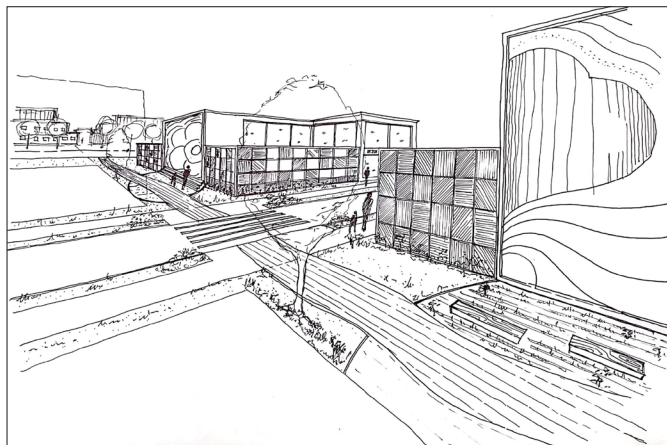
La proposition de « Verd'eau » présente une vision et des principes d'aménagement visant à imaginer l'avenir du secteur Hickson-Dupuis en tant que milieu de vie complet, à maintenir et diversifier les activités économiques dans le quartier, ainsi qu'à mettre en valeur une signature identitaire en lien avec la présence importante de l'eau dans le paysage et les activités de Verdun.

Afin de répondre aux besoins exprimés en termes d'emplois locaux et d'habitation, une programmation mixte est proposée pour le redéveloppement du secteur. D'une part, une mixité résidentielle (incluant du logement social et communautaire) et commerciale (bureaux, offre alimentaire, etc.) est pensée sur les terrains bordant les rues Hickson et Bannantyne. D'autre part, un maillage entre industries légères, commerces et espaces de création et de diffusion artistique ou artisanale est privilégié sur les rues Dupuis et Lesage.

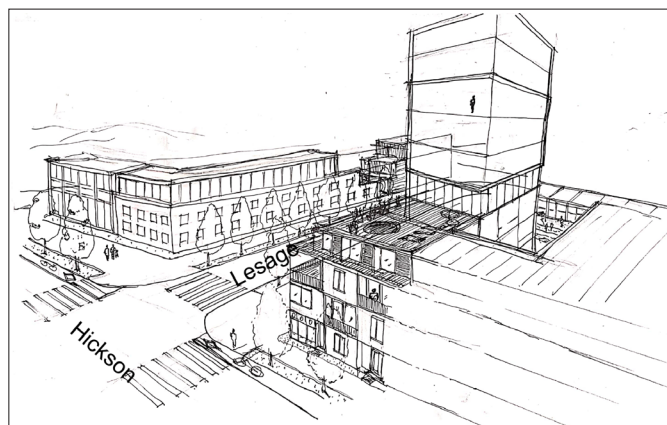
Soulignant l'hétérogénéité du cadre bâti environnant, l'équipe soulève une opportunité de générer une variété dans les formes, l'alignement et les hauteurs des bâtiments. Au sein de l'îlot, ces bâtiments sont implantés de façon à créer des sous-espaces distincts, de caractère public ou privé, afin de faciliter la cohabitation entre les différents types d'usages. L'équipe souhaite privilégier une architecture qui contribuera à l'identité, au sentiment d'appartenance et à l'appropriation du milieu de vie (balcons, espaces verts, murales, etc.).



En complément à l'ajout d'un lien cyclable sur la rue Hickson, la piste cyclable de l'Aqueduc est reconfigurée pour éviter de cohabiter avec la circulation des camions sur la rue Dupuis, joignant l'axe Hickson par un aménagement cyclable sur la rue Bannantyne. Dans l'axe nord-sud, la proposition comprend aussi le prolongement des rues résidentielles Cool et Lanouette à travers l'îlot central, aménagées selon les principes de « rues conviviales ». Celles-ci sont accessibles en automobile seulement du côté de la rue Dupuis, pour donner accès aux espaces de production et à des stationnements souterrains; la portion qui s'ouvre sur la rue Hickson étant strictement dédiée aux mobilités douces.



Dans l'axe est-ouest, un lien vert traverse le cœur de l'îlot central du secteur, agissant à la fois comme interface et connexion entre milieux de vie, milieux de production et espaces verts. Par exemple, des interventions artistiques y sont proposées pour animer l'espace et mettre en valeur les activités qui se déroulent dans les ateliers adjacents. Ce lien s'inscrit également en relation avec la trame verte locale, comme le parc Duquette ou le terrain des réservoirs du site Atwater qui pourrait aussi être réaménagé.



En matière de verdissement, la canopée du secteur est augmentée par des plantations d'arbres sur les rues Cool et Lanouette, contribuant à atténuer les îlots de chaleur. Plusieurs mesures sont pensées pour intégrer et mettre en valeur l'eau dans l'identité et le paysage du secteur : architecture et infrastructures vertes pour la captation et le stockage des eaux de pluie et eaux de surface, aménagements et installations pour interpréter et sensibiliser à la gestion de l'eau.



## PISTES ET ENJEUX À RETENIR

Cette section présente une mise en commun des principes et idées présentés par les participants de la charrette ainsi que des commentaires exprimés par le panel et les citoyens à la suite des présentations publiques. Cette synthèse sert à alimenter la réflexion collective sur le secteur et ne constitue pas nécessairement la vision de développement qui demeure à définir. Par ailleurs, il est à noter que le présent rapport n'évalue pas la faisabilité des interventions proposées et que la poursuite de la démarche de planification permettra d'approfondir plusieurs dimensions qui ne pouvaient pas être traitées dans le cadre de la charrette.

### ÉLÉMENTS COMMUNS

- UNE NOUVELLE MIXITÉ OÙ COHABITENT EMPLOIS ET LOGEMENTS
- DES GESTES STRATÉGIQUES POUR SUPPORTER LA TRANSFORMATION DU MILIEU
- UN LIEN CYCLABLE STRUCTURANT SUR LA RUE HICKSON
- L'EAU COMME ÉLÉMENT IDENTITAIRE ET STRATÉGIQUE D'AMÉNAGEMENT
- LE VERDISSEMENT DES DOMAINES PUBLIC ET PRIVÉ
- UN REMAILLAGE AVEC LE TISSU RÉSIDENTIEL ADJACENT
- UNE VARIÉTÉ DE FORMES ARCHITECTURALES
- UNE RÉFLEXION SUR LA PLACE DE L'AUTOMOBILE

### ÉLÉMENTS À APPROFONDIR

- LA RELATION AU CONTEXTE : le secteur dans la ville
- L'ÉCHELLE ET LE TRAITEMENT DE L'ESPACE DE LA RUE
- UNE STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE À DÉFINIR
- DES PRÉOCCUPATIONS DU MILIEU : logement, emploi et gentrification



## ÉLÉMENTS COMMUNS

### UNE NOUVELLE MIXITÉ OÙ COHABITENT EMPLOIS ET LOGEMENTS

Répondant à la grande diversité de besoins exprimés en ouverture de la charrette et souhaitant générer une nouvelle urbanité dans le quartier, l'ensemble des équipes a privilégié un développement mixte des terrains du secteur. Toutes ont opté pour un maintien d'activités économiques et industrielles légères tout en introduisant une part importante d'habitation, incluant du logement social et abordable. En complément, toutes les propositions incluent des espaces communautaires et des commerces de proximité (épiceries, restaurants, etc.), dédiés à la fois aux résidents du quartier et aux travailleurs du secteur.

Plusieurs équipes ont prescrit une gradation dans la programmation des activités industrielles sur le site afin de créer des interfaces plus compatibles avec l'habitation, incluant des espaces tampons (bâtis ou paysagers) pour mitiger les nuisances sur le milieu (ateliers municipaux, autoroutes, lignes électriques, etc.). Dans ces propositions, la portion du secteur donnant sur les rues Hickson et Banantyne est priorisée pour implanter les espaces résidentiels et communautaires, tandis que les activités plus nuisibles se concentrent sur les rues Dupuis et Lesage, en cohérence avec le contexte d'insertion. Les propositions ayant inclus de l'habitation sur la rue Dupuis ont quant à elles suscité des réserves de la part du panel.

Dans l'ensemble, le panel a souligné l'effort de soutenir la vocation industrielle du secteur plutôt que de l'exclure complètement, rappelant la complexité mais la pertinence d'une réflexion sur la cohabitation entre la fonction résidentielle et les industries en milieu urbain. Néanmoins, les participants envisagent tout de même une mutation dans la nature des activités industrielles qui prennent place dans le secteur. Ceux-ci voient donc s'y implanter des bureaux, ateliers et espaces de production liés à des secteurs d'activités à forte valeur ajoutée ou générant moins de nuisances environnementales pour les riverains, évoquant des termes tels que les industries créatives et culturelles, l'économie sociale, l'économie du partage et les nouvelles technologies.

### DES GESTES STRATÉGIQUES POUR SUPPORTER LA TRANSFORMATION DU MILIEU

Malgré la diversité d'approches et de concepts d'aménagement proposés, toutes les équipes ont misé d'une certaine façon sur des interventions stratégiques sur le domaine public, parfois simples mais structurantes, en tant que leviers pour générer et supporter la transformation du secteur. Par exemple :

- Création d'un « lien vert » traversant l'îlot central dans l'axe est-ouest, pour animer l'espace et agir comme interface et lieu d'interaction entre les différents usages au cœur de ce vaste îlot;
- Insertion d'un équipement collectif (sportif ou culturel) dans le secteur, avec le potentiel de devenir un attracteur, un lieu de vie quotidienne, ainsi qu'un repère dans le paysage urbain du quartier;
- Aménagement d'une nouvelle place publique en relation avec le bâti environnant, notamment à l'intersection des rues Hickson et Lesage;
- Construction d'une passerelle cyclable qui traverse le canal de l'Aqueduc dans l'axe de la rue Hickson, contribuant à désenclaver le secteur et à augmenter son accessibilité;
- Mise en place d'aménagements éphémères et transitoires pour mettre en valeur et susciter l'appropriation de certains sites stratégiques du quartier avant la réalisation de projets publics ou privés de plus grande envergure.

Ces gestes ont été salués par le panel pour leur effet structurant sur la consolidation et la requalification du milieu, ainsi que pour leur contribution à la qualité du cadre de vie et de l'environnement bâti. Dans cette optique, il s'agit de créer des polarités ou des connexions afin d'ancrer le secteur dans la communauté et les quartiers environnants et de soutenir la mixité ou les nouvelles vocations envisagées.



## UN LIEN CYCLABLE STRUCTURANT SUR LA RUE HICKSON

Mentionné en ouverture de la charrette en tant que projet à l'étude par l'arrondissement, un éventuel nouveau lien cyclable aménagé sur la rue Hickson a aussi le potentiel d'être une intervention structurante pour le renouvellement du secteur Hickson-Dupuis. Toutes les équipes ont exploité cette prémisses pour en faire une rue à échelle humaine, verte et accordant une place significative aux mobilités douces, soulignant la pertinence d'un tel axe qui connecte le secteur jusqu'au cœur de Verdun et aux berges du fleuve. Une équipe soulève également son potentiel de renforcer un réseau d'espaces publics existants et futurs le long de cette rue.

Bien que les propositions n'abordent pas les détails de l'implantation, la géométrie ou l'aménagement du futur lien cyclable, deux équipes ont profité de cette opportunité pour reconfigurer et améliorer le réseau cyclable environnant. Il est ainsi suggéré de lier la piste cyclable qui longe les rues Joseph et Dupuis à la nouvelle piste de la rue Hickson par la rue Joseph ou la rue Bannantyne. Pour rejoindre la piste de l'Aqueduc, cette mesure évite aux cyclistes de cohabiter avec la circulation de camions lourds sur la rue Dupuis et de traverser le tronçon longeant le canal entre les ateliers municipaux et la rue de l'Église, qui est actuellement jugé peu convivial et sécuritaire. De ce fait, l'interconnexion avec la piste de l'Aqueduc, à l'extrémité ouest de la rue Hickson, demeure également à repenser.

La vision véhiculée par les participants invite donc à ne pas négliger la qualité de l'aménagement du futur lien cyclable sur Hickson et à considérer plus largement son intégration à l'échelle du territoire, compte tenu de son impact sur l'accessibilité et l'attractivité du secteur ainsi que sur la qualité du milieu de vie.

## L'EAU COMME ÉLÉMENT IDENTITAIRE ET STRATÉGIE D'AMÉNAGEMENT

Plusieurs équipes ont mis de l'avant l'importance de l'eau dans l'histoire, le paysage et l'identité du territoire verdunois, compris entre le fleuve Saint-Laurent et le canal de l'Aqueduc. Le secteur Hickson-Dupuis, en particulier, est d'ailleurs marqué par la présence historique du canal et de l'usine de filtration Atwater, et plus récemment d'un nouveau bâtiment de la Direction de l'eau potable (Service de l'eau de la Ville de Montréal). Cette présence de l'eau est saisie comme une opportunité de mettre en oeuvre des interventions novatrices liées à la gestion et à la mise en valeur de l'eau dans le redéveloppement du secteur :

- Mesures de gestion durable de l'eau dans l'aménagement paysager et l'architecture des bâtiments du secteur (captation et stockage des eaux, jardins pluviaux, noues, déminéralisation de surfaces asphaltées, etc.);
- Aménagements ludiques et éducatifs pour sensibiliser au génie de l'eau (usine Atwater) et favoriser l'appropriation citoyenne du milieu (parcours d'interprétation, jeux d'eaux, fontaine, etc.);
- Références symboliques à l'eau dans les formes bâties et paysagères du secteur.

L'intégration de l'eau à la fois sur les plans fonctionnel, récréatif et identitaire a d'ailleurs retenu l'attention du panel, soulignant les bénéfices écologiques et environnementaux qu'ils apportent en soutien à la lutte et à l'adaptation aux changements climatiques, en plus de contribuer à améliorer le milieu ambiant et à donner une identité forte et distinctive au secteur.

## LE VERDISSEMENT DES DOMAINES PUBLIC ET PRIVÉ

Toutes les équipes ont intégré des éléments de verdissement dans leur concept, contribuant à contrer l'îlot de chaleur urbain, à atténuer les nuisances liées aux activités industrielles et à améliorer l'ambiance, le confort et la qualité de l'espace public. Elles font ainsi ressortir le besoin et la pertinence de préserver et de créer des espaces ouverts végétalisés dans la trame urbaine de ce secteur actuellement très construit et minéralisé. En plus de la plantation d'arbres sur les rues et axes piétonniers du secteur, quelques interventions spécifiques sont proposées permettant d'augmenter la canopée et le couvert végétal du secteur, tel que le lien vert pensé au cœur de l'îlot central ou l'intégration d'une bande verte et bleue le long de l'axe Dupuis. À ce titre, la présence de terrains publics appartenant à la Ville de Montréal sur tout le front nord de la rue Dupuis offre une superficie considérable pour mettre en place de tels aménagements.

## UN REMAILLAGE AVEC LE TISSU RÉSIDENTIEL ADJACENT

Dans plusieurs propositions, l'organisation des circulations et du bâti sur l'îlot central a été réfléchi en tenant compte de la trame de rues au sud de la rue Hickson, dans un souci de mieux intégrer le secteur dans le tissu résidentiel du quartier. Ainsi, la continuité de ces rues est envisagée, par exemple sous forme de rues conviviales ou de liens piétons, favorisant la perméabilité de cet îlot de vaste dimension. Ces ouvertures dans le cadre bâti de l'îlot permettent également de préserver les percées visuelles existantes vers le centre-ville et le mont Royal, un atout paysager pour le secteur. Pour certaines propositions, une intention d'implanter les nouveaux bâtiments en relation avec les îlots résidentiels limitrophes a été évoquée, cherchant à assurer la cohérence du cadre bâti de part et d'autre de la rue Hickson. L'intégration d'espaces tampons, qu'ils soient bâtis ou paysagers, entre les bâtiments résidentiels et certaines sources de nuisances, facilitera aussi ce remailage.

## UNE VARIÉTÉ DE FORMES ARCHITECTURALES

Malgré la continuité et le remailage évoqués précédemment, la lecture du tissu urbain environnant révèle un milieu bâti hétérogène qui a inspiré certaines équipes à favoriser la variété architecturale dans le cadre bâti proposé pour le secteur, que ce soit dans les typologies, les formes, les hauteurs, la matérialité ou les implantations des bâtiments. Bien que l'acceptabilité sociale d'une architecture différente ou audacieuse ait été questionnée par le panel dans le contexte d'un quartier montréalais plus traditionnel, le secteur s'inscrit aussi en marge d'un paysage atypique composé d'installations industrielles et d'infrastructures publiques, ce que certains participants ont noté comme un terrain propice où encourager la nouveauté. Plusieurs ont mentionné un souci de rechercher cette variété également dans les espaces extérieurs, s'assurant d'offrir à la fois des espaces à caractère privatif et à caractère collectif aux résidents et aux travailleurs actuels et futurs du secteur, en complémentarité avec les espaces publics existants.

## UNE RÉFLEXION SUR LA PLACE DE L'AUTOMOBILE

Plusieurs aspects invitent à une réflexion sur la place de l'automobile dans le secteur, dans le but de favoriser les déplacements actifs, la qualité des espaces extérieurs et une occupation plus optimale du territoire tout en répondant aux besoins du quartier. Par exemple, aucune équipe n'a prévu d'espaces de stationnement extérieurs sur les terrains du secteur. Cependant, l'une d'elles a évoqué la pertinence de mutualiser certains espaces communs, tels que des stationnements souterrains partagés entre les résidents et les travailleurs du quartier. Par ailleurs, toutes les équipes ont reconnu la présence nécessaire d'un lien pour la circulation lourde, qui se limite aux rues Dupuis et Lesage, tandis que la rue Hickson a été revue comme un lien à échelle humaine et à circulation restreinte. Quant aux participants qui ont proposé la continuité des rues résidentielles transversales sur l'îlot central du secteur, celles-ci sont aussi dédiées avant tout aux mobilités douces.



## ÉLÉMENTS À APPROFONDIR

### LA RELATION AU CONTEXTE : LE SECTEUR DANS LA VILLE

Somme toute, les réflexions sur la transformation du secteur ont été très concentrées sur l'îlot central et ses abords directs, soit le quadrilatère des rues Hickson, Dupuis, Bannantyne et Lesage, tandis que la relation et la complémentarité avec le milieu urbain environnant semblent avoir été moins abordées. Ainsi, à une échelle plus large, certains enjeux ou opportunités du territoire demeurent à intégrer et à considérer dans la planification du secteur, tels que le rapport à la rue de l'Église et à l'entrée de ville Champlain/de l'Église, les parcours de marche vers les stations de métro, le potentiel d'aménagement des terrains des réservoirs de l'usine Atwater, l'utilisation des terrains publics de la Ville de Montréal, les liens avec le secteur Cabot, etc.

Dans l'environnement direct de l'îlot, quelques lacunes ont par ailleurs été soulevées par le panel concernant, par exemple, les connexions formelles ou la complémentarité avec certains espaces publics existants comme le parc Duquette. Encore une fois, il est normal que les participants n'aient pas pu traiter tous les enjeux du territoire dans le cadre d'un exercice se déroulant pour une durée aussi limitée, tant sur le plan conceptuel que dans la forme concrète des propositions.

### L'ÉCHELLE ET LE TRAITEMENT DE L'ESPACE DE LA RUE

Parmi les aspects à approfondir, le panel a souligné l'importance de penser l'échelle et le traitement de l'espace de la rue pour améliorer le confort d'usage, la convivialité, la lisibilité et le microclimat du domaine public dans le secteur. La présence d'arbres le long des rues, comme proposé par certains participants, pourrait avoir un effet bénéfique sur le confort du piéton et la perception de la densité. Cependant, la hauteur et l'implantation des bâtiments par rapport à la rue ont suscité, pour plus d'une proposition, une crainte d'augmenter le sentiment d'enclavement sur la rue compte tenu de la largeur restreinte de l'espace, particulièrement du côté d'Hickson. Quelques aspects spécifiques ont aussi été questionnés, tel que le traitement de la courbe des rues Dupuis et Lesage afin d'assurer la visibilité et la sécurité des piétons.

L'une des membres du panel a par ailleurs tenu à rappeler l'approche de l'architecte-urbaniste Jan Gehl, pour qui la vie de l'espace public et l'organisation des espaces ouverts de la ville doivent être pensés en amont de la conception des bâtiments. L'espace de la rue, tout comme la présence de petits espaces collectifs de proximité, apparaissent cruciaux pour la vitalité et la qualité du cadre de vie du secteur puisque ceux-ci constituent des lieux de la vie quotidienne des résidents et travailleurs du quartier. Il s'agit en ce sens d'un élément clé à considérer pour la planification et la restructuration du secteur.

## UNE STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE À DÉFINIR

Puisque l'exercice consistait avant tout à imaginer une vision à long terme et une forme urbaine idéale ou cohérente, la plupart des équipes ont traité la transformation du secteur à l'échelle de l'îlot, comme un projet d'ensemble, sans nécessairement tenir compte de la mise en oeuvre ou de la structure des propriétés et des limites de lots actuelles. Quelques pistes proposées illustrent toutefois la nécessité d'élaborer la vision du secteur en portant attention aux besoins et contraintes de mise en oeuvre.

Par exemple, deux équipes ont invité l'arrondissement à envisager le redéveloppement du secteur par une transformation progressive, à l'échelle de la parcelle. Dans un premier cas, il s'agissait de révéler la nature du lieu et susciter son appropriation par des interventions simples à court terme, puis de recomposer l'existant, terrain par terrain, au fil des opportunités du quartier. Dans un deuxième cas, il a été suggéré de privilégier un découpage du secteur en plusieurs lots afin que son développement se fasse par différents joueurs plutôt qu'à travers un seul projet d'ensemble, comme moyen pour favoriser la mixité et la variété précédemment mentionnée. Dans les deux cas, on souhaite ainsi éviter un développement immobilier rapide, banal et peu soucieux de la communauté en place. Ces pistes apparaissent par ailleurs cohérentes dans le contexte actuel, compte tenu de la faible maîtrise foncière de la Ville sur les terrains du secteur, bien que d'autres stratégies immobilières méritent d'être envisagées.

## DES PRÉOCCUPATIONS DU MILIEU : logement, emploi et gentrification

Le logement social, l'emploi local et la gentrification ont fait l'objet de plusieurs questions ou commentaires de la part de citoyens à la suite des présentations, d'une proposition à l'autre. Par exemple :

- Des demandes de précisions quant au nombre exact de logements prévus dans le quartier et la proportion dédiée au logement social;
- Des questionnements quant à la préservation d'emplois de nature industrielle ou moins spécialisée dans ce secteur de Verdun et les moyens qui seront privilégiés pour faciliter le maintien ou la relocalisation des entreprises actuelles sur le territoire s'il y a lieu;
- Des craintes face au risque d'embourgeoisement que peuvent impliquer la mise en valeur du secteur et l'augmentation de son attractivité, tant en réaction à des interventions plus minimales que plus structurantes.

La plupart des équipes ont démontré une sensibilité ou certaines intentions à l'égard de ces enjeux, mais il s'agit d'aspects liés à la mise en oeuvre du projet qui ne pouvaient être traités en profondeur dans le cadre d'un tel exercice de charrette. Il s'agit toutefois de préoccupations importantes à retenir, dont l'arrondissement tient compte dans la réalisation du processus de planification.

## CONCLUSION

L'arrondissement de Verdun dispose d'un nouvel intrant important pour enrichir les discussions à venir à l'égard du développement ou de la requalification du secteur Hickson-Dupuis. À la lumière des quatre propositions d'aménagement et des échanges qui ont eu lieu au cours des trois journées de la charrette de design urbain, les questions de la cohabitation industrie-habitation et des nuisances sur le milieu de vie sont apparues centrales dans la réflexion des participants. Au-delà de la vocation du secteur et de la modulation des activités sur le territoire, il en ressort également plusieurs pistes à considérer pour améliorer la qualité du cadre de vie, par exemple en ce qui a trait à l'intégration et l'ancrage avec le milieu urbain environnant, au verdissement et à la gestion durable des eaux, ou encore à l'importance du traitement de l'espace public, tout en maintenant une sensibilité face aux besoins et aspirations du milieu.

Comme expliqué d'entrée de jeu, les résultats de cette charrette d'idéation ne représentent pas la vision ou les interventions précises qui seront réalisées dans le secteur. Les prochaines étapes de la démarche de planification impliqueront donc d'approfondir le diagnostic du territoire et des opportunités de développement pour déterminer le type de milieu de vie souhaité et élaborer une vision stratégique pour le secteur. Cette dernière consistera plus précisément à définir et à justifier les orientations, objectifs et lignes directrices d'aménagement qui seront fixés pour l'avenir. D'autres activités seront organisées pour assurer l'implication des parties prenantes, incluant les citoyens, et favoriser le développement d'une vision partagée.

## REMERCIEMENTS

L'arrondissement de Verdun souhaite remercier toutes les personnes ayant contribué de près ou de loin au succès de la charrette de design urbain du secteur Hickson-Dupuis, et tout particulièrement les 18 participants qui ont investi temps et efforts pour concevoir les propositions d'aménagement, ainsi que les conférenciers, les panélistes et tous les citoyens ayant assisté et participé aux différentes activités programmées.

L'événement est par ailleurs le fruit du travail concerté de nombreux intervenants de l'arrondissement de Verdun, coordonné par la Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises avec la précieuse collaboration de l'équipe des communications, de la Direction de la culture, des sports, des loisirs et du développement social, de la Direction adjointe des projets d'infrastructures et du génie municipal et de la Direction des travaux publics.





## ANNEXE – COMMENTAIRES DU PUBLIC (tableaux et boîte à idées)

### COMMENTAIRES DÉPOSÉS LORS DES PORTES OUVERTES DU 23 FÉVRIER 2019

- Des toits verts.
- Ruelles vertes.
- Valoriser l'orientation particulière de Verdun (Sud).
- Créer un lieu autarcique où les industries contribueront à apporter l'énergie aux bâtiments environnants et résidences.
- I like the idea to bring in more creative businesses (art gallery, etc.) and to provide space for events/concerts.
- I would not like high rises like Griffintown. The "feel" of Verdun is important to keep.
- Bravo pour votre travail! J'aime l'idée du projet de coop!
- Plus d'agriculture urbaine (community garden).
- Des espaces utilisables comme un parc à chien.
- Moins de camions et moins de camions stationnés dans les rues.
- Plus de cafés.
- Un commerce d'alimentation moderne pour Verdun.
- Refaire les trottoirs sur la rue Hickson.
- Comment concilier (conserver) les emplois dans le secteur industriel tout en revalorisant le secteur (avec verdissement, logements, plus de sécurité)?
- Favoriser la mobilité douce (piétons, vélos, etc.).
- Amener une densité en accord avec le secteur (3-4 étages).
- Décontamination « verte » des sites.
- Valoriser la nordicité.

### COMMENTAIRES DÉPOSÉS LORS DES PRÉSENTATIONS PU- BLIQUES DU 24 FÉVRIER 2019

- J'ai aimé beaucoup l'idée de Slow, transformation/intégration « organique » et peu à peu!
- Merci beaucoup pour les bonnes présentations!
- Verdun ce n'est pas Griffintown!
- Connectivité des espaces verts pour les humains mais aussi pour la faune.
- Plus d'innovations au niveau de bâtiments verts : géothermie, énergie solaire et éolienne, toits verts, capter l'eau de pluie pour les toilettes, etc.
- Mon idée serait de conserver et de promouvoir les industries qui sont dans le secteur, de manière à favoriser les investissements en création d'emploi industriel. Même si ce n'est pas « beau », ce parc industriel fait vivre beaucoup de familles. Il serait donc intéressant d'embellir le secteur mais non d'en changer la vocation.



