

PROVINCE DE QUÉBEC
VILLE DE MONTRÉAL
ARRONDISSEMENT DE SAINT-LAURENT

PROJET DE RÈGLEMENT NUMÉRO 1050-64 SUR LE PLAN D'URBANISME

RÈGLEMENT MODIFIANT LE PLAN D'URBANISME NUMÉRO 1050 DE L'ANCIENNE VILLE DE SAINT-LAURENT.

CONSIDÉRANT que le présent règlement vise à confirmer la vocation essentiellement résidentielle du secteur du Nouveau Saint – Laurent;

CONSIDÉRANT que la présente modification vise à modifier le réseau d'espaces verts et le réseau routier afin de protéger les espaces boisés, de préserver la quiétude des résidents et de faciliter les cessions des parcs et des rues à la Ville;

VU la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (L.R.Q., c. A-19.1) et la Charte de la Ville de Montréal (L.R.Q., c. C-11.4);

À la séance du _____ 2003, le conseil de la Ville décrète :

1. Les sections 6.3 et 6.4 du chapitre 6 du Règlement numéro 1050 sur le plan d'urbanisme de l'ancienne Ville de Saint - Laurent sont remplacées par les suivants :

« 6.3 LE PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME DU NOUVEAU SAINT-LAURENT

6.3.1 Principales caractéristiques du site

Le secteur du Nouveau Saint-Laurent se localise approximativement dans le quadrilatère formé par la rue Raymond-Lasnier au sud, la rue Guénette à l'ouest, le boulevard Henri-Bourassa au nord et le boulevard Cavendish (projeté) à l'est.

D'une superficie d'environ 123 hectares, le site est détenu par plusieurs propriétaires individuels et corporatifs. Quelques terrains sont encore utilisés à des fins agricoles, certains supportent d'anciennes maisons de fermes.

Les contraintes physiques sont essentiellement liées à la présence du roc près de la surface du sol en plusieurs endroits et à l'orientation des deux bassins de drainage sur ce territoire. Dans ce dernier cas, la ligne de partage des eaux est située à la hauteur du chemin du Bois-Franc; un premier bassin se draine vers la rue Raymond-Lasnier alors que le second se draine vers le boulevard Henri-Bourassa.

La présence d'industries en périphérie du site et le corridor d'atterrissage des avions vers la piste nord de l'Aéroport international de Montréal (Dorval) sont également une source de préoccupations relativement aux inconvénients potentiels pour les résidants.

6.3.2 **Concept d'aménagement**

Le concept d'aménagement retenu pour le Nouveau Saint-Laurent permet la réalisation des objectifs suivants :

- a) concevoir un aménagement cohérent et de qualité;
- b) favoriser la préservation des espaces boisés et des alignements d'arbres délimitant les terres agricoles, notamment par la localisation des parcs;
- c) assurer une intégration harmonieuse du secteur avec le projet Bois-Franc;
- d) assurer une transition harmonieuse avec les secteurs industriels adjacents;
- e) faciliter les cessions des parcs et des rues à la Ville.

6.3.2.1 **Composition de la trame**

La trame se compose des éléments suivants :

- a) réseau de parcs formant une boucle à l'intérieur du projet et répartis de manière à les rendre facilement accessibles aux résidants;
- b) réseau de rues assurant la quiétude des zones résidentielles;
- c) lotissement orienté principalement en fonction de l'habitation unifamiliale et regroupant des aires de plus fortes densités résidentielles aux entrées du secteur ainsi que le long du parc de quartier projeté à l'extrémité sud du secteur;

6.3.2.2 **Contrainte liée au drainage**

Outre la préservation des espaces boisés, ce sont les contraintes de drainage des eaux pluviales qui ont le plus influencées la disposition des rues et des parcs dans tout le projet. Les plans d'eau aménagés dans les parcs ont une double fonction, soit celle permettant la rétention des eaux de pluies lors d'averses intenses et celle liée à l'esthétisme des lieux. La localisation des plans d'eau a donc été déterminée en fonction de la topographie du site et de la nécessité de localiser les parcs au centre des unités de voisinage qu'ils desservent.

6.3.3 **Affectation du sol et densité d'occupation**

Le plan intitulé « Programme particulier d'urbanisme du Nouveau Saint-Laurent – Affectation du sol et densité d'occupation » illustre l'affectation du sol et dresse le portrait de la densité d'occupation du territoire du Nouveau Saint-Laurent de la façon suivante :

6.3.3.1 **Habitation**

Conçu en 1990 comme un véritable quartier résidentiel avec toute la gamme des types d'habitation ainsi qu'avec certains services commerciaux, le projet du Nouveau Saint-Laurent s'est donné une vocation particulière lorsque le projet Bois-Franc a démarré en 1993. En effet, le marché immobilier ne pouvait soutenir deux projets offrant la même gamme de produits.

Dans le concept d'aménagement finalement retenu, l'habitation unifamiliale occupe une place prédominante. Des aires de plus fortes densités résidentielles ont toutefois été

prévues aux entrées du secteur ainsi que le long du parc de quartier projeté à l'extrémité sud du secteur. La vocation commerciale a été complètement évacuée du secteur.

6.3.3.2 **Espaces verts et rues publiques**

Les espaces verts et les rues publiques occupent respectivement environ 17% et 21% du site et totalisent approximativement 38% de la superficie totale du secteur. Un imposant parc de quartier d'environ 84 000 mètres carrés, localisé au nord de la rue Raymond-Lasnier, sert de zone tampon entre le secteur résidentiel du Nouveau Saint-Laurent et la zone industrielle au sud. Ce parc accueillera les principaux équipements récréatifs du secteur tout en préservant les boisés existants. Une petite zone tampon est également prévue à l'extrémité ouest du secteur de manière à assurer une transition avec la zone industrielle de la rue Guénette.

6.3.3.3 **Maison patrimoniale**

Le chemin du Bois-Franc constituant une des vieilles voies de circulation de l'île, il est normal d'y retrouver plusieurs vieilles résidences. Une des plus vieilles et des plus intéressantes de ces résidences est située dans le secteur du Nouveau Saint-Laurent, au 3900-3902, chemin du Bois-Franc. Construite en 1820 et implantée sur un grand terrain boisé d'environ 5330 mètres carrés, cette maison de ferme constitue un des rares témoins du début de l'occupation du territoire laurentien et de sa vocation agricole d'origine. Malgré un ajout de peu d'intérêt à l'arrière de la résidence d'origine, celle-ci présente, par la qualité de son architecture et de son environnement, ainsi que par sa rareté, un grand intérêt de préservation. Le concept d'aménagement retenu pour le Nouveau Saint-Laurent favorise donc la préservation de l'intégrité de cette propriété, ou à tout le moins de la partie de celle-ci donnant sur le chemin du Bois-Franc, ainsi que le développement harmonieux de son environnement immédiat.

6.3.3.4 **Densité d'occupation du sol**

Malgré les dispositions des articles 5.2.1 et 5.2.1.2, aux fins de conformité, la moyenne des C.O.S. moyens établis à partir des C.O.S. minimum et maximum de chaque zone du programme particulier d'urbanisme du Nouveau Saint-Laurent doit se situer à l'intérieur de la gamme de C.O.S. de l'aire de densité correspondante établie au plan général d'affectation et de densité de la Ville intitulé « Affectation du sol et densité d'occupation du sol » et au plan intitulé « Programme particulier d'urbanisme du Nouveau Saint-Laurent – Affectation du sol et densité d'occupation ».

6.3.4 **Voies de circulation**

6.3.4.1 **Objectifs**

Les principaux objectifs visés au chapitre des voies de circulation sont les suivantes :

- a) favoriser la quiétude des zones résidentielles tout en assurer la fluidité de la circulation et la sécurité;
- b) optimiser la visibilité des espaces verts;
- c) minimiser les espaces occupés par le réseau routier.

6.3.4.2 **Tracé, emplacement et hiérarchie**

Le tracé, l'emplacement et la hiérarchie des voies de circulation existantes et proposées pour le territoire couvert par le programme particulier d'urbanisme du Nouveau Saint-Laurent sont établis au plan intitulé « Programme particulier d'urbanisme du Nouveau Saint-Laurent – Affectation du sol et densité d'occupation » du présent règlement, lequel s'intègre pour les fins d'application réglementaire au plan intitulé « Les voies de circulation », lequel fait partie du chapitre 5 pour faire partie intégrante du règlement du plan d'urbanisme.

Les prescriptions établies à l'article 5.4 s'appliquent aux voies de circulation montrées audit plan.

6.3.5 **Moyens de mise en œuvre**

6.3.5.1 **La réglementation d'urbanisme**

Les règlements d'urbanisme, notamment ceux sur le lotissement, le zonage et la construction sont les outils qui assurent que l'emplacement des rues et que les constructions souhaitées dans ce territoire, respecteront, au fil des ans, les objectifs prévus au plan d'urbanisme.

L'application de mesures sur le contrôle architectural et sur les dérogations mineures permettent de garantir la qualité des constructions ou de pourvoir à des situations imprévues.

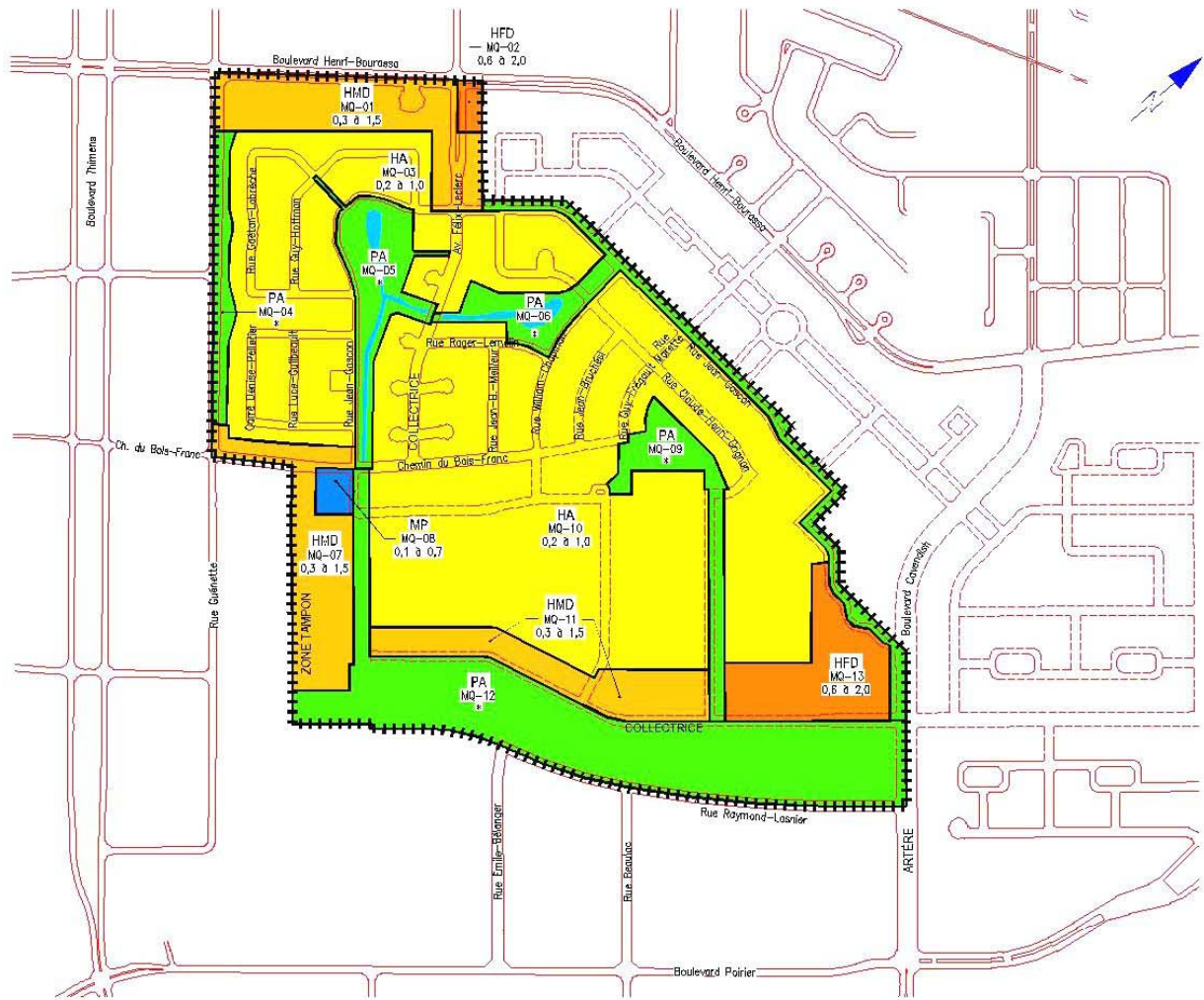
6.3.5.2 **Pouvoir municipal d'acquisition d'immeubles**

En désignant le secteur du Nouveau Saint-Laurent « secteur central » au sens de la Loi sur l'Aménagement et l'Urbanisme, la Ville peut compter sur des pouvoirs d'acquisition et d'aliénation des immeubles nécessaires à la réalisation des objectifs prévus dans le P.P.U. ».

2. Le plan numéro 12-5 de ce Règlement, intitulé « Programme particulier d'urbanisme du Nouveau Saint-Laurent – Affectation du sol et densité d'occupation » est remplacé par le plan numéro 12-6, le tout tel qu'illustré à l'annexe du présent règlement;

3. Le présent règlement entre en vigueur conformément à la loi.

ANNEXE 1 : PLAN NUMÉRO 12-6



RÈGLEMENT no 1050-64
PROJET

PLAN no 12-6

**PROGRAMME PARTICULIER
 D'URBANISME DU
 NOUVEAU SAINT-LAURENT**

**AFFECTATION DU SOL ET
 DENSITÉ D'OCCUPATION**

- HA HABITATION UNIFAMILIALE
 - HMD HABITATION MOYENNE DENSITÉ
 - HFD HABITATION FORTE DENSITÉ
 - PA PARC ET ESPACES VERTS
 - MP MAISON PATRIMONIALE
 - VOIE DE COMMUNICATION EXISTANTE
 - VOIE DE COMMUNICATION PROJÉTÉE
 - LIMITE DE L'AIRE DU PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME
 - NUMÉRO D'AIRE DE DENSITÉ
 - LIMITES DES AIRES D'AFFECTATION ET DES AIRES DE DENSITÉ
 - 0,1-0,2
|
C.O.S. MAXIMUM
C.O.S. MINIMUM
 - * C.O.S. MINIMUM ET MAXIMUM NON REQUIS
- NOTE: LES VOIES DE CIRCULATION QUI NE SONT PAS IDENTIFIÉES
 COMME ARTÈRE OU COLLECTRICE SONT DES VOIES
 LOCALES OU DES PLACETTES.
- ÉCHELLE:
100m
0
100m

Saint-Laurent
 SERVICE DE L'URBANISME

JUN 2003

PAGE 99.4