

Chapitre 4

Les secteurs d'opportunité





Table des matières

Chapitre 4

4. Les secteurs d'opportunité	5
4.1 Les caractéristiques et objectifs poursuivis	6
4.1.1 Des secteurs à transformer, à consolider ou à adapter	6
4.1.1.1 Les quatre zones géographiques.....	6
4.1.1.2 La priorisation des secteurs d'opportunité	9
4.1.2 Des secteurs de mise en œuvre de l'approche des Quartiers inclusifs et résilients (QIR).....	11
4.1.3 Des outils d'encadrement adaptés au contexte	13
4.1.3.1 Du programme au plan particulier d'urbanisme	13
4.1.3.2 D'autres outils disponibles	14
4.1.4 La présentation des secteurs d'opportunité	15
4.2 Les plans et les programmes particuliers d'urbanisme (PPU).....	18
4.2.1 Les plans et les programmes particuliers d'urbanisme en vigueur	18
Les PPU dans la Zone Est.....	21
PPU Assomption Nord	22
PPU Boulevard Pie-IX.....	23
PPU Jean-Talon Est	24
PPU Secteur de la rue Jarry Est	25
Les PPU dans la Zone Centre	27
PPU Griffintown	29
PPU des Faubourgs.....	30
PPU Quartier des spectacles – Pôle du Quartier latin	31
PPU Quartier des gares	32
Les PPU dans la Zone Grand Sud-Ouest	33
PPU de l'écoquartier de Lachine-Est	35
PPU Partie Nord de L'Île-des-Sœurs	36



Les PPU dans la Zone Nord-Ouest.....	37	Les secteurs d'opportunité d'échelle d'impact métropolitaine dans la	
PPU District Central	39	Zone Grand Sud-Ouest.....	111
PPU TOD Bois-Franc (Ahuntsic-Cartierville).....	40	Secteur Newman	113
PPU du boulevard Saint-Charles	41	LaSalle Ouest (LaS-O).....	116
PPU du Technoparc Montréal	42	Pôle institutionnel Lapierre.....	119
PPU TOD Bois-Franc (Saint-Laurent)	43	Canal de Lachine 4.0	121
4.2.2 Les programmes particuliers d'urbanisme abrogés	44	Les secteurs d'opportunité d'échelle d'impact métropolitaine dans la	
4.3 Les secteurs d'opportunité et leur échelle d'impact		Zone Nord-Ouest	125
(autres que PPU).....	46	Secteur Henri-Bourassa Ouest	127
4.3.1 Les secteurs d'opportunité d'échelle d'impact métropolitaine.....	48	Quartier Namur-Hippodrome.....	131
Les secteurs d'opportunité d'échelle d'impact métropolitaine dans la		Le Triangle.....	135
Zone Est.....	49	Chemin de la Côte-de-Liesse.....	138
Pôle Anjou.....	51	Ensemble institutionnel de Saint-Laurent.....	140
Assomption Sud-Longue-Pointe.....	54	Hodge-Lebeau	144
Corridor de la rue Sherbrooke Est entre les rues Dickson et Honoré-Beaugrand.....	57	Portes d'entrée de l'arrondissement de Saint-Laurent.....	147
Parc olympique	60	4.3.2 Les secteurs d'opportunité d'échelle d'impact de quartier	152
Radisson	63	Les secteurs d'opportunité d'échelle d'impact de quartier dans la	
Corridors d'emplois – Montréal-Nord.....	66	Zone Est.....	153
Secteur Nord	68	Bennett-Letourneux	155
Corridor de la rue Sherbrooke Est – Quartier Pointe-aux-Trembles.....	70	Rue Charlevoi.....	158
Secteur industriel de Rivière-des-Prairies	73	Secteur Nord-Est	160
Triangle industriel	76	Corridor du boulevard Maurice-Duplessis.....	162
Îlot de l'Hôpital Maisonneuve-Rosemont.....	79	Centre – Espace Rivière	164
Abords de la future station Pie-IX (SRB) et Jean-Talon	82	Faubourgs de la Pointe-aux-Prairies.....	167
Abords du boulevard Métropolitain.....	85	Gare d'Anjou.....	170
Langelier	87	La Rousselière	173
Pôle civique, culturel et sportif de Saint-Léonard	90	Saint-Georges – Le Cardinal.....	175
Secteurs industriels de Saint-Léonard.....	92	Vieux Pointe-aux-Trembles.....	177
Les secteurs d'opportunité d'échelle d'impact métropolitaine dans la		Corridor de la rue Jarry Est.....	180
Zone Centre	95	Lacordaire/Couture	182
Secteur d'emplois du Plateau Est	97	Les secteurs d'opportunité d'échelle d'impact de quartier dans la	
Bridge-Bonaventure	100	Zone Centre	185
MIL Montréal	105	Préfontaine.....	187
Quartier Bellechasse	107	Atlantic	190
Espace Affaires Rosemont.....	109	Bates.....	194
		Van Horne.....	196
		Abords des voies ferrées dans le Mile-End.....	199
		Secteur de la place Gérald-Godin.....	202



Centre commercial Maisonneuve	204
Secteur de l'ancienne cour de triage Beaubien	207
Les secteurs d'opportunité d'échelle d'impact de quartier dans la	
Zone Grand Sud-Ouest	209
Quartier Saint-Raymond.....	211
Saint-Jacques/Cavendish.....	213
Westhaven	215
Centre de Lachine.....	217
Quartier Saint-Pierre	219
Airlie-Bayne.....	224
Corridor de l'avenue Dollard.....	226
Jean-Brillon	229
Salley-Boivin	231
Village des Rapides.....	233
Lionel-Groulx – Atwater – Saint-Ferdinand	235
Entre Trois-Eaux	237
Les secteurs d'opportunité d'échelle d'impact de quartier dans la	
Zone Nord-Ouest.....	241
Écoquartier Louvain Est	243
Galeries Normandie	248
Bedford.....	250
Corridor du boulevard Décarie	252
Corridor de la rue Jean-Talon	254
De la Savane.....	256
Îlot Crowley/Décarie	258
Village de L'Île-Bizard.....	261
Village de Sainte-Geneviève	263
Boulevard des Sources	266
Centre de Pierrefonds	268
Gare de Pierrefonds-Roxboro	271
Gare Sunnybrooke	273
Centre des affaires.....	275
Chameran et station Montpellier	279
Poirier.....	283
Vieux-Saint-Laurent.....	287

Liste des cartes

Carte 4-1	Secteurs d'opportunité selon les quatre zones géographiques	8
Carte 4-2	Secteurs d'opportunité priorités selon les quatre zones géographiques	10
Carte 4-3	Secteurs d'opportunité et approche des Quartiers inclusifs et résilients (QIR)	12
Carte 4-4	Programmes et plans particuliers d'urbanisme (PPU) en vigueur.....	19
Carte 4-20	Programmes particuliers d'urbanisme (PPU) abrogés	45
Carte 4-21	Secteurs d'opportunité d'échelle d'impact métropolitaine et du quartier	47

Liste des figures

Figure 4-1	Schéma de l'approche conceptuelle guidant la transformation du secteur Bridge-Bonaventure	102
Figure 4-2	Hypothèse d'aménagement du secteur Bridge-Bonaventure	103
Figure 4-3	Pôle institutionnel Lapierre. Arrondissement de LaSalle.	120
Figure 4-4	Plan d'ensemble du quartier Namur-Hippodrome	133
Figure 4-5	Densité de construction pour le corridor de l'avenue Dollard	227
Figure 4-6	Concept d'aménagement pour le corridor de l'avenue Dollard	228
Figure 4-7	Plan d'ensemble présentant la vision de développement pour l'écoquartier Louvain Est – Arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville	247
Figure 4-8	Concept d'aménagement du secteur Îlot Crowley/Décarie Arrondissement de Côte-des-Neiges– Notre-Dame-de-Grâce	260



4. Les secteurs d'opportunité

Le chapitre 4 vient détailler les intentions de la Ville et des arrondissements pour les différents secteurs présentant des opportunités en matière d'aménagement et de mobilité. Plus précisément, ce chapitre présente les différentes caractéristiques des secteurs d'opportunité, les objectifs poursuivis ainsi que les outils d'urbanisme et de mobilité à mettre en œuvre pour y répondre.

Certains secteurs nécessitent une planification particulière en raison de leur potentiel de consolidation ou de transformation, des opportunités qui y sont associées et des actions à entreprendre.

La planification définie pour ces différents secteurs vient préciser les intentions générales permettant de coordonner des actions localisées, et ce, en faveur d'une cohérence territoriale d'ensemble. Elle permet de détailler, de manière plus précise et à l'échelle de chaque secteur, les orientations portées par la stratégie montréalaise en se basant sur une prise en compte des caractéristiques particulières des différents milieux visés. Ces planifications constituent une opportunité de formuler un projet territorial, pour et par la collectivité, de le reconnaître et ainsi de s'adapter à la particularité des enjeux et des caractéristiques de certaines parties du territoire montréalais, sans se limiter aux frontières administratives d'arrondissement.

La planification de ces secteurs précise des intentions, des orientations et des objectifs. Elle détermine et coordonne les mesures et identifie, le cas échéant, les acteurs à impliquer et les collaborations à mettre en place. Ces éléments peuvent ensuite être traduits et mis en œuvre par le biais d'outils variés, réglementaires ou non, comme l'adoption d'un plan particulier d'urbanisme (PPU), la modification de la réglementation d'urbanisme ou la mise en place de programmes de financement.

Les contenus associés à chacun des secteurs d'opportunité, à l'exception des PPU, sont présentés sous la forme d'une fiche. Ce format de présentation permet notamment d'identifier rapidement les choix de planification retenus et le type d'opportunités pour chaque secteur.



4.1 Les caractéristiques et objectifs poursuivis

4.1.1 Des secteurs à transformer, à consolider ou à adapter

Montréal reconnaît le réseau de mobilité durable comme un prérequis et un levier du développement et du redéveloppement du territoire. En effet, la majorité des secteurs d'opportunité identifiés sont desservis ou seront notamment desservis à terme par le réseau de transport collectif structurant.

La proximité d'un point d'accès au transport collectif structurant contribue à favoriser l'intensification de l'occupation du sol, et ce, quelles que soient les activités dominantes. La présence de transports collectifs structurants favorise ainsi l'optimisation de l'utilisation du sol ou permet une requalification des secteurs.

Les secteurs d'opportunité identifiés sont d'envergure variée. En termes de superficie, certains comptent quelques centaines d'hectares alors que d'autres se concentrent sur moins d'une dizaine d'hectares. Leur contexte d'insertion varie également beaucoup. Qu'ils soient localisés le long d'une artère commerciale, qu'il s'agisse de sites d'envergure à requalifier ou d'ensembles commerciaux péricentriques, tous présentent une série d'opportunités que la planification détaillée cherche à saisir et à valoriser.

Les principales opportunités visent une transformation, une amélioration et une optimisation du cadre bâti, une consolidation des activités génératrices de vitalité et d'attraits, ainsi qu'une redéfinition adaptée de la vocation des différents secteurs. Ces évolutions visent également à générer une incidence positive sur les milieux environnants. Elles contribuent à agir sur l'offre en matière de logements ou de ressources du quotidien induites par la densification des secteurs. Elles s'accompagnent d'interventions sur l'aménagement des espaces publics pour y favoriser la mobilité active et partagée. C'est aussi l'occasion de mettre en œuvre l'approche ADS+ afin de prévenir en amont les discriminations pouvant être induites par les aménagements. Les planifications sont ainsi élaborées en identifiant et en proposant des mesures pour répondre aux enjeux vécus par certains groupes de population.

Plusieurs secteurs d'opportunité sont situés dans les zones d'innovation métropolitaines (ZIM). Ces ZIM sont appelées à devenir des leviers économiques importants pour la Ville, et pour ce faire, elles misent sur des projets structurants et la création de pôles d'emplois créatifs et innovants.

Les évolutions de ces secteurs participent également à la transition écologique du territoire, notamment en maximisant la protection des milieux naturels existants et en proposant des actions visant à accroître la place de la nature et de la biodiversité en ville. En plus des aspects liés à la décarbonation lors de la conception et de la réalisation des projets d'aménagement, une planification intégrée de ces secteurs permet de contribuer à la réduction des gaz à effet de serre (GES). Certains d'entre eux pourraient d'ailleurs offrir l'opportunité d'implanter une zone à faible émission (ZFE) ou une zone zéro émission (ZZE).

Ainsi, les différentes interventions d'aménagement permettront d'innover ou d'expérimenter de nouvelles pratiques qui pourront être, à terme, reproduites ailleurs sur le territoire montréalais.

4.1.1.1 Les quatre zones géographiques

Au total, 96 secteurs d'opportunité ont été identifiés. Ceux-ci s'inscrivent au sein de quatre zones géographiques caractérisées par des dynamiques, des enjeux et des opportunités propres à chacune :

- Est;
- Centre;
- Grand Sud-Ouest;
- Nord-Ouest.

Zone Est

Desservie par le service rapide par bus (SRB) Pie-IX et prochainement par le prolongement de la ligne bleue qui sera mise en service en 2030, la zone géographique de l'Est accueillera également le projet structurant de l'Est et la ligne rose de métro. Ces projets de transports collectifs en cours de réalisation ou à venir contribueront ainsi à assurer une desserte rapide et efficace de la population et d'un important bassin de main-d'œuvre.

La plupart des secteurs d'opportunité de cette zone restent à planifier et présentent un potentiel de développement et de redéveloppement majeur. Articulés autour des projets de transports collectifs structurants, ces secteurs offrent l'occasion de créer de nouveaux milieux de vie complets, en particulier dans le pôle Anjou, le secteur Langelier, Jean-Talon Est ou encore aux abords de la future station Pie-IX (SRB).

En pleine mutation depuis de nombreuses années, l'Est de Montréal constitue un important secteur de revitalisation économique du territoire montréalais, notamment avec la présence du Secteur industriel de la Pointe-de-l'Île (SIPI). La valorisation de ces espaces, la consolidation des activités économiques,



notamment avec le secteur Assomption Sud-Longue-Pointe, doivent permettre d'y créer des milieux dynamiques, verdis où les nuisances sur les milieux environnants sont atténuées.

Avec le projet du Grand parc de l'Est, la zone géographique de l'Est compte également l'un des projets majeurs de préservation des écosystèmes naturels et d'accès à la nature pour la population montréalaise. Il vise à protéger et à mettre en valeur les milieux naturels de l'est de l'île. Il contribue ainsi à la préservation de la biodiversité et à l'amélioration de l'accès à la nature à proximité de secteurs d'opportunité voués à accueillir des développements résidentiels d'envergure.

Zone Centre

La zone géographique du Centre est caractérisée par la convergence ainsi que par l'interconnexion des réseaux de transports collectifs structurants existants et projetés. Avec des projets urbains d'envergure en cours de réalisation, tels que Griffintown ou le MIL Montréal, le Centre vit un dynamisme en matière de développement territorial depuis plusieurs années. La présence de plusieurs secteurs d'opportunité d'envergure visant la création de milieux de vie complets contribuera à maintenir cette vitalité grâce, notamment, aux perspectives d'intensification urbaine dans les secteurs des Faubourgs, de Bridge-Bonaventure ou encore de la partie nord de L'Île-des-Sœurs.

Territoire de contrastes en termes d'intensités d'occupation du sol, de formes urbaines, de patrimoines ou encore d'usagers, le Centre se définit également par la concentration et la diversité uniques de fonctions, d'équipements et d'institutions. Il est reconnu pour son influence et son rayonnement, et ce, à plusieurs échelles (locale, montréalaise, métropolitaine, nationale et internationale).

Au cœur du territoire de la zone géographique du Centre, le mont Royal fait partie de la vie quotidienne des Montréalaises et des Montréalais et en façonne la forme urbaine. La reconnaissance de son importance comme composante naturelle, patrimoniale et paysagère permet d'en assurer la protection et la mise en valeur.

Zone Grand Sud-Ouest

La zone géographique du Grand Sud-Ouest offre l'opportunité, grâce à la nouvelle desserte en transport collectif structurant planifié, d'assurer la transformation et la mutation de grands espaces commerciaux ou industriels. Ces transformations doivent permettre d'intensifier l'occupation du territoire et de créer des milieux de vie complets dans des secteurs comme celui de l'écoquartier de Lachine-Est ou le long du boulevard Newman.

Intimement lié à la présence et à l'histoire du canal de Lachine, la zone géographique se démarque par la présence d'anciens sites industriels côtoyant

des secteurs d'emplois toujours dynamiques. C'est d'ailleurs dans cette perspective que le secteur Canal de Lachine 4.0 se positionne comme un laboratoire d'innovation et de transformation économique tout en offrant la possibilité de rapprocher milieux de vie et secteurs d'emplois.

Les transformations prévues contribuent également à l'objectif de la Ville de créer ou consolider des quartiers complets autour de lieux de nature et de liens actifs. Elles se traduisent notamment dans la partie sud-ouest du projet de corridor vert du parc-nature du Bois-de-Liesse au parc Angrignon. Marqué par la présence d'espaces verts d'envergure et de plusieurs liens de transports actifs, celui-ci vise notamment à relier le parc-nature de l'écoterritoire de la Falaise, le parc Angrignon et le secteur de l'écoquartier de Lachine-Est.

Zone Nord-Ouest

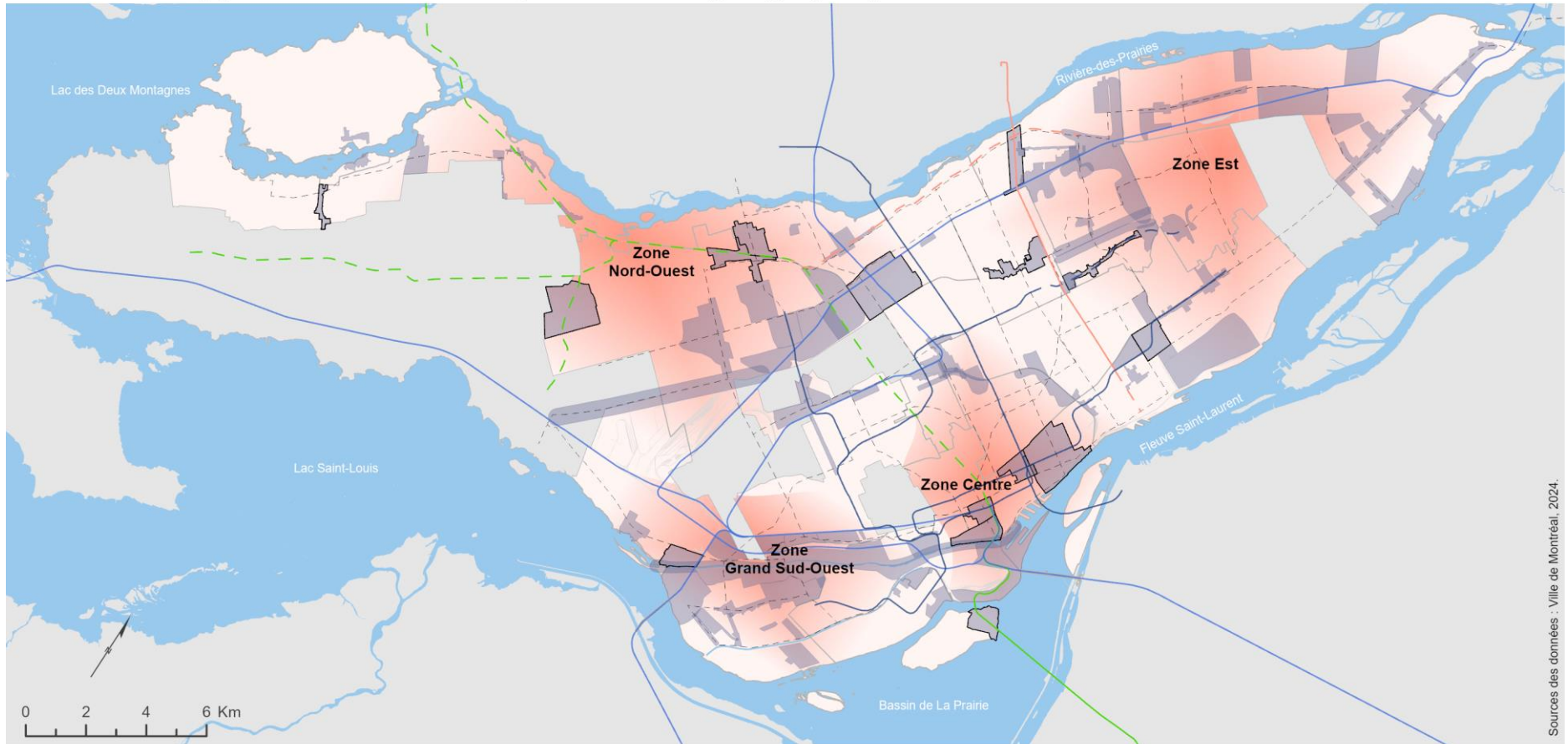
La zone géographique du Nord-Ouest est notamment desservie par la ligne orange du métro dans sa partie est. Avec l'arrivée du Réseau express métropolitain (REM), celui-ci devient une armature supplémentaire permettant la valorisation de l'occupation du territoire. Ces axes, principalement nord-sud, offrent l'opportunité de redéveloppements majeurs, comme dans le secteur du TOD Bois-Francs ou de consolidation des activités économiques, au sein du Technoparc. Le Nord-Ouest regroupe également des secteurs d'envergure en transformation, soit le quartier Namur-Hippodrome et l'écoquartier Louvain Est.

Caractéristiques particulières à celui-ci, la zone agricole permanente et la reconnaissance du paysage humanisé de L'Île-Bizard s'inscrivent dans une intention de pérennisation des activités reliées à l'agriculture tout en valorisant ses potentiels, sa biodiversité et ses paysages.

Avec le projet du Grand parc de l'Ouest, la Ville confirme également sa volonté d'agir pour protéger les milieux naturels, préserver la biodiversité et offrir un accès à la nature dans l'ouest de l'île.



Secteurs d'opportunité selon les quatre zones géographiques



Sources des données : Ville de Montréal, 2024.

Secteurs d'opportunité

- PPU
- Secteurs d'opportunité d'échelle d'impact métropolitaine et de quartier

Zones géographiques

Réseau de transport collectif structurant existant

- Métro
- REM
- SRB
- Train

Réseau de transport collectif structurant en réalisation

- Prolongement de la ligne bleue
- REM
- SRB

Réseau de transport collectif structurant projeté

- TC projeté

Carte 4-1 Secteurs d'opportunité selon les quatre zones géographiques



4.1.1.2 La priorisation des secteurs d'opportunité

Le Plan d'urbanisme et de mobilité (PUM) oriente la mise en valeur des secteurs d'opportunité. Ainsi, en lien avec les opportunités offertes dans les quatre grandes zones géographiques identifiées, la Ville entend concentrer ses efforts sur certains secteurs d'opportunité dans le cadre du premier cycle de mise en œuvre du PUM.

Parmi les 96 secteurs d'opportunité, près d'une vingtaine de secteurs sont priorisés par l'Administration.

La priorisation des secteurs a été définie selon :

- les engagements et les choix déjà énoncés de la part de l'Administration;
- l'envergure et la portée en matière de transformation, notamment les investissements municipaux réalisés ou à réaliser, la mise en valeur des investissements publics, des infrastructures existantes ou projetées et des bénéfices associés envisagés.

La notion de secteur priorisé doit être associée à d'importants investissements municipaux, mais également de la part des partenaires dans les 10 prochaines années.

La priorisation de ces secteurs vise ainsi à réaliser l'élaboration des documents de planification et à amorcer ou à continuer leur mise en œuvre.

Parallèlement, pour les autres secteurs d'opportunité, cette priorisation peut être poursuivie et définie, à une échelle plus locale, par les arrondissements.

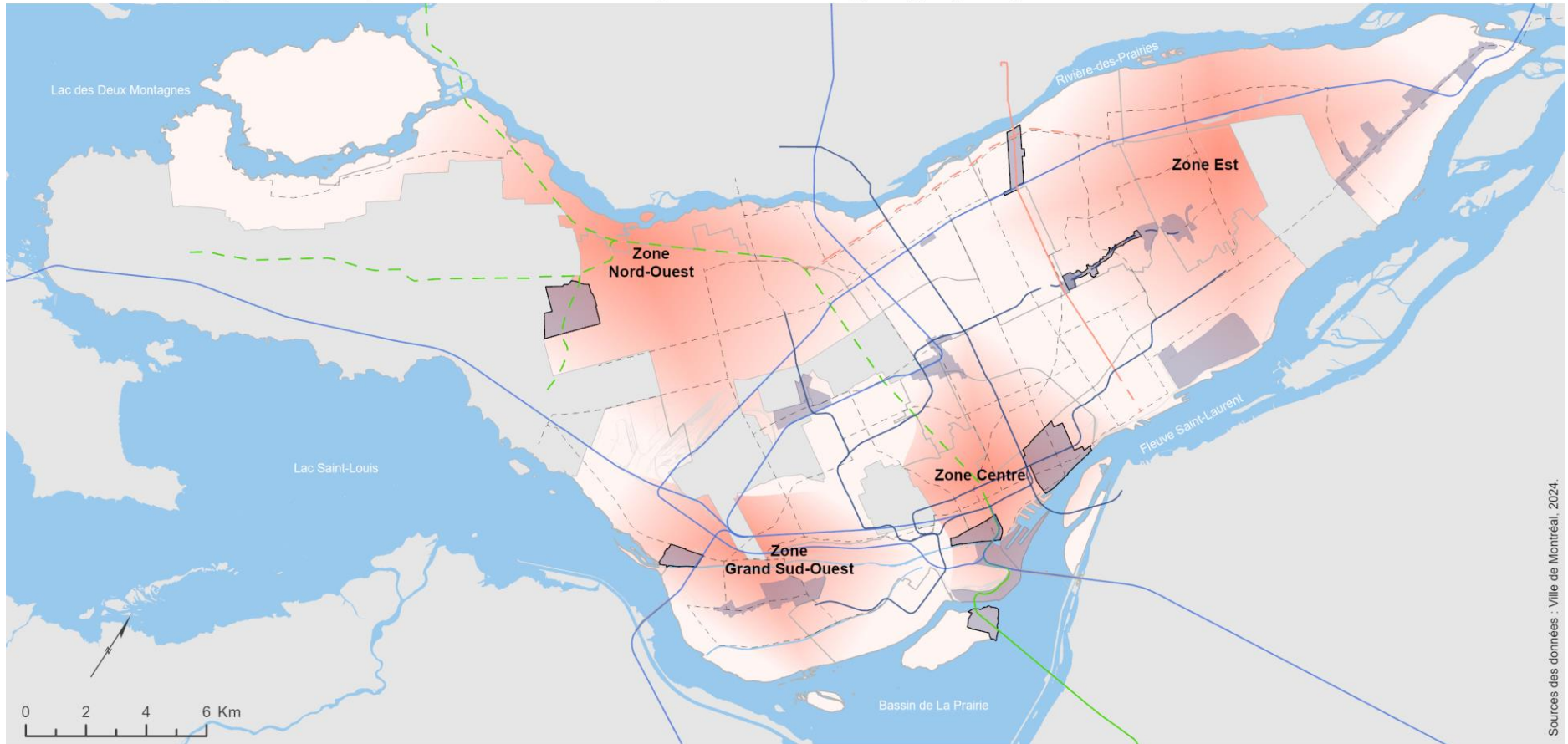
Les secteurs d'opportunité priorisés sont présentés par zone géographique au tableau et à la carte suivants.

Tableau 4-1 Secteurs d'opportunité priorisés présentés selon les quatre grandes zones géographiques

Secteurs d'opportunité priorisés	Arrondissement(s)
Zone Est	
Pôle Anjou	Anjou
Assomption Sud-Longue-Pointe	Mercier–Hochelaga-Maisonneuve
PPU Boulevard Pie IX	Montréal-Nord
Corridor de la rue Sherbrooke Est – Quartier Pointe-aux-Trembles	Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles
Abords de la future station Pie-IX (SRB)	Saint-Léonard, Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension
Jean-Talon Est	Saint-Léonard
Langelier	Saint-Léonard
Zone Centre	
Bridge-Bonaventure	Le Sud-Ouest, Ville-Marie
PPU Griffintown	Le Sud-Ouest
MIL Montréal	Outremont, Le Plateau-Mont-Royal, Rosemont–La Petite-Patrie, Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension
PPU Partie Nord de L'Île-des-Sœurs	Verdun
PPU des Faubourgs	Ville-Marie
Zone Grand Sud-ouest	
PPU de l'écoquartier de Lachine-Est	Lachine
Secteur Newman	LaSalle
Zone Nord-ouest	
Écoquartier Louvain Est	Ahuntsic-Cartierville
De la Savane	Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce
Le Triangle	Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce
Quartier Namur-Hippodrome	Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce
Technoparc	Saint-Laurent



Secteurs d'opportunité priorités selon les quatre zones géographiques



Sources des données : Ville de Montréal, 2024.

Secteurs d'opportunité

- PPU
- Secteurs d'opportunité d'échelle d'impact métropolitaine et de quartier

Zones géographiques

Zones géographiques

Réseau de transport collectif structurant existant

- Métro
- REM
- SRB
- Train

Réseau de transport collectif structurant en réalisation

- Prolongement de la ligne bleue
- REM
- SRB

Réseau de transport collectif structurant projeté

- TC projeté

Carte 4-2 Secteurs d'opportunité priorités selon les quatre zones géographiques



4.1.2 Des secteurs de mise en œuvre de l'approche des Quartiers inclusifs et résilients (QIR)

La Ville souhaite offrir à l'ensemble des Montréalaises et Montréalais des milieux de vie sécuritaires et de qualité ainsi qu'une réponse de proximité à leurs besoins. L'approche des Quartiers inclusifs et résilients (QIR) développée par Montréal est une stratégie d'intervention intégrée basée sur la prise en compte des enjeux d'équité sociale et territoriale qui permet de prioriser le soutien aux secteurs sous-investis et aux populations vulnérables tout en agissant en faveur de la lutte contre les changements climatiques.

À travers la révision de ses pratiques, l'expérimentation de nouveaux modes de collaboration, la convergence des leviers et la mutualisation des ressources, Montréal désire ainsi générer davantage de retombées positives dans le cadre des différents projets sur son territoire. Le déploiement de l'approche des QIR repose également sur la mise en place d'une gouvernance partagée à l'échelle locale pour permettre à la population et à la société civile d'être impliquées directement dans la transformation de leur milieu de vie.

La majorité des secteurs d'opportunité incluent ou bordent des secteurs vulnérables et prioritaires¹. De ce fait, ils offrent un contexte privilégié pour tester l'approche des QIR et la mettre au service d'un meilleur ancrage des planifications au milieu existant, ancrage basé sur une prise en compte plus adéquate des besoins des populations en place et sur la volonté de réduire certains effets négatifs liés aux transformations, notamment la gentrification des secteurs environnants.

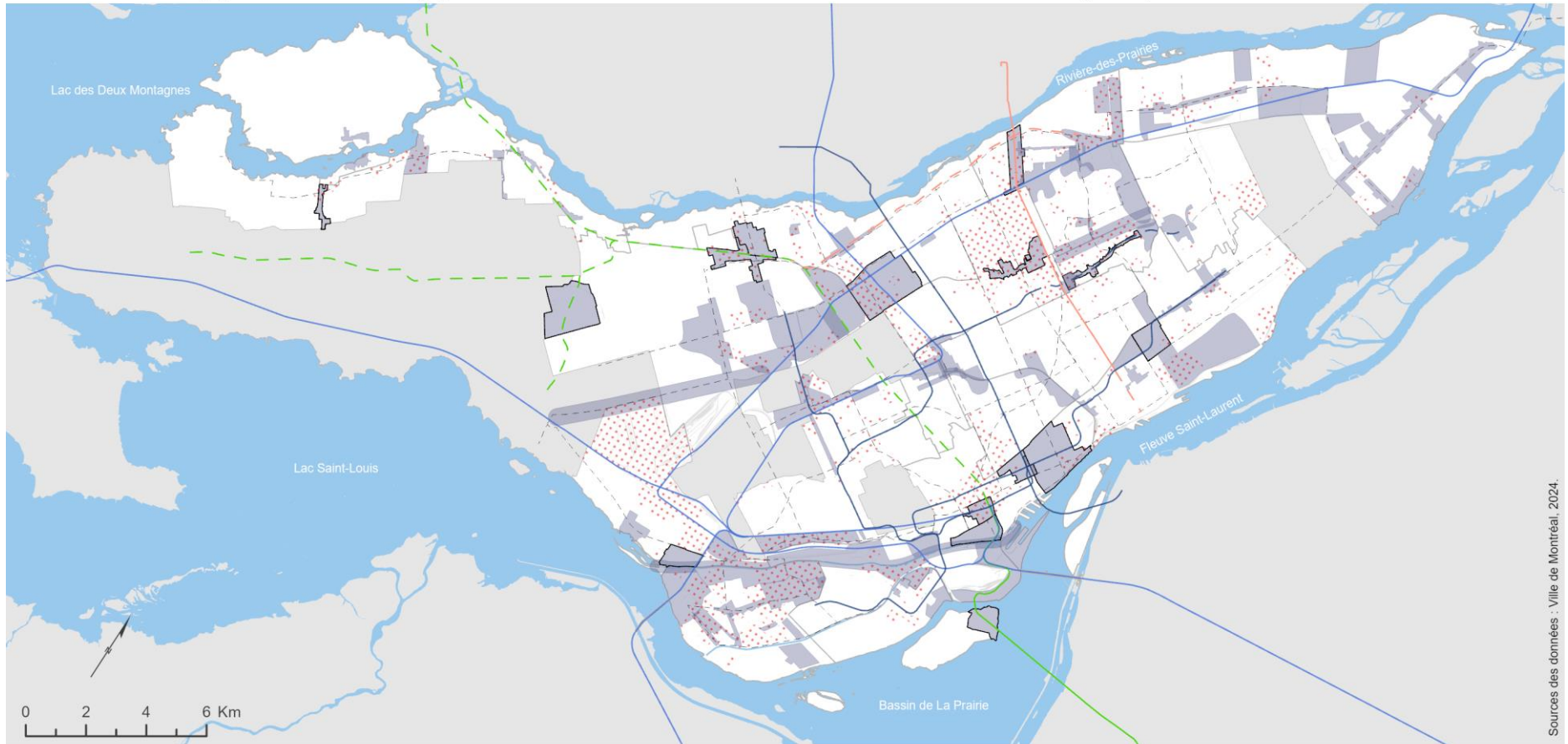


Photo 4-1 Secteur d'opportunité – Quartier Namur-Hippodrome, Perspective Parc central
Arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce

¹ Les secteurs vulnérables et prioritaires ont été identifiés dans le cadre de l'approche « Quartiers inclusifs et résilients » (QIR). Il s'agit des secteurs présentant quatre vulnérabilités et plus lors du calcul de l'indice d'équité des milieux de vie.



Secteurs d'opportunité et approche des Quartiers inclusifs et résilients (QIR)



Sources des données : Ville de Montréal, 2024.

Secteurs d'opportunité

- PPU
- Secteurs d'opportunité d'échelle d'impact métropolitaine et de quartier

Secteurs vulnérables et prioritaires

Réseau de transport collectif structurant existant

- Métro
- REM
- SRB
- Train

Réseau de transport collectif structurant en réalisation

- Prolongement de la ligne bleue
- REM
- SRB

Réseau de transport collectif structurant projeté

- Transport collectif projeté



4.1.3 Des outils d'encadrement adaptés au contexte

4.1.3.1 Du programme au plan particulier d'urbanisme

Avec la sanction, le 1^{er} juin 2023, de la loi modifiant la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (L.R.Q., c. A-19.1.) et d'autres dispositions (projet de loi 16), le « programme particulier d'urbanisme » est remplacé par le « plan particulier d'urbanisme » (PPU). Cette nouvelle appellation permet de mieux rendre compte de la nature de ce document en lui conférant un rôle de planification détaillée d'une partie du territoire municipal, plutôt que celui d'un programme.

Pour le moment, il n'est toutefois pas obligatoire de modifier les « programmes particuliers d'urbanisme » en vigueur le 1^{er} juin 2023 afin de refléter les changements législatifs apportés à cet outil, à telle enseigne qu'un « programme particulier d'urbanisme » est réputé être un « plan particulier d'urbanisme » aux termes de l'article 139 du projet de loi 16. Cependant, l'article 138 du projet de loi 16 précise que la période transitoire sera levée à la date déterminée par le ministre.

Dans ce contexte, chaque programme particulier d'urbanisme en vigueur au 1^{er} juin 2023 qui n'est pas abrogé aux termes du présent PUM est maintenu en tant que « programme particulier d'urbanisme » aux termes du présent chapitre. Certains éléments de ces programmes particuliers d'urbanisme ont été ajustés pour tenir compte du contenu du PUM. Puisque leur contenu est intimement lié à la gouvernance locale et aux choix faits par les arrondissements, leur actualisation pour tenir compte des modifications législatives introduites par le projet de loi 16 et du contenu du PUM se continuera à brève échéance. Dans la période intérimaire, soit entre la date du jour où le PUM entre en vigueur et la date du jour où le programme particulier d'urbanisme actualisé entre en vigueur, les cartes, tableaux, dispositions, règles, normes et critères du PUM ont préséance, en cas de conflit d'interprétation, sur toute disposition incompatible d'un programme particulier d'urbanisme.

Le plan particulier d'urbanisme (PPU)

Le PPU fait toujours partie intégrante du PUM et la Loi introduit le contenu minimal suivant :

- énoncer les objectifs poursuivis;
- planifier de manière détaillée l'aménagement de la partie du territoire visé;
- préciser les règles et les critères d'urbanisme proposés.

Le PPU peut également *contenir des éléments visant à favoriser un urbanisme durable et des objectifs, des cibles ainsi que toute autre mesure propre à assurer ou à favoriser sa mise en œuvre. (art. 84).*

Dans le cadre du PUM, l'acronyme PPU sera utilisé indistinctement pour désigner les programmes particuliers d'urbanisme qui y sont joints de même que le plan particulier d'urbanisme, puisque l'un et l'autre sont réputés, eu égard aux programmes particuliers d'urbanisme en vigueur le 1^{er} juin 2023, constituer un seul et même outil d'urbanisme.



4.1.3.2 D'autres outils disponibles

Hormis le PPU, plusieurs outils permettent la planification détaillée des secteurs d'opportunité. Parmi ceux-ci, le plan de développement urbain, économique et social (PDUES), le plan directeur d'aménagement, l'adoption d'un règlement en vertu de l'article 89 de la Charte de la Ville de Montréal ou encore l'adoption de plan d'action en matière de mobilité. Ces outils peuvent par ailleurs être complémentaires les uns aux autres.

Le contenu de ces outils peut varier et être adapté selon les enjeux. Ils permettent d'encadrer les différents types d'intervention à réaliser sur le domaine public ou privé. Ainsi, l'envergure du territoire, la maîtrise foncière ou encore le type d'enjeux permettent de choisir l'outil le plus adapté à la situation. Les éléments qui guident ce choix peuvent notamment porter sur la définition du secteur (portée, délai de mise en œuvre, etc.), les caractéristiques du secteur d'intervention (taille du secteur, tenure des propriétés, sensibilité du milieu, etc.) et les différents enjeux économiques, environnementaux ou encore patrimoniaux. À ce sujet, la Ville souhaite agir de façon proactive dans l'intégration des enjeux patrimoniaux lors d'une planification détaillée, en y intégrant notamment la démarche archéologique.

À la suite de l'adoption de certains de ces outils, leur mise en œuvre peut nécessiter des adaptations et la traduction des objectifs dans les documents de planification, les règlements d'urbanisme d'arrondissement ou encore dans les plans locaux d'actions d'urbanisme et de mobilité (PLUM).



4.1.4 La présentation des secteurs d'opportunité

Chaque secteur d'opportunité est présenté par une fiche. Pour les PPU, en raison de leur valeur juridique en vertu de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, ceux-ci sont présentés en annexe du document. Un tableau synthèse des opportunités et des types d'actions ainsi qu'une carte de chaque secteur encadré par un PPU sont cependant présentés dans la section relative à ceux-ci.

Pour chaque fiche des secteurs d'opportunité, les principales caractéristiques de chacun d'entre eux sont présentées et permettent ainsi de mieux saisir :

- le contexte dans lequel il s'insère;
- les enjeux en matière d'aménagement et de mobilité auxquels il faut répondre;
- les interventions et outils à mettre en œuvre afin d'assurer l'atteinte des objectifs.

Ainsi, chacune des fiches aborde une série d'éléments qui contribuent à détailler la planification et les interventions visées pour le secteur. Ces éléments sont expliqués ci-après.

Tableau 4-2 Caractéristiques des secteurs d'opportunité

Secteur	<input type="checkbox"/> Planifié	<input type="checkbox"/> À planifier
Arrondissement(s)	<input type="checkbox"/> Secteur priorisé	
Échelle d'impact	<input type="checkbox"/> Métropolitaine	<input type="checkbox"/> Quartier
Accès au transport collectif structurant	<input type="checkbox"/> Existant	<input type="checkbox"/> Projeté
Indice d'équité des milieux de vie (IEMV)	<input type="checkbox"/> Secteur vulnérable et prioritaire	<input type="checkbox"/> À proximité d'un secteur vulnérable et prioritaire
Opportunités	<input type="checkbox"/> Augmentation de l'offre résidentielle <input type="checkbox"/> Amélioration/consolidation de l'accès aux ressources du quotidien <input type="checkbox"/> Amélioration/consolidation des activités économiques	<input type="checkbox"/> Amélioration/consolidation (forme et fonctions urbaines) <input type="checkbox"/> Transformation (formes et fonctions urbaines) <input type="checkbox"/> Valorisation des milieux naturels
Types d'action	<input type="checkbox"/> Réglementation <input type="checkbox"/> Investissements <input type="checkbox"/> Réaménagement du domaine public	<input type="checkbox"/> Planification (élaboration ou actualisation) <input type="checkbox"/> Programme de financement <input type="checkbox"/> Étude hydraulique pour évaluer la capacité des réseaux d'égout

Carte

Cette carte présente la localisation et les limites du secteur d'opportunité.

Secteur

Cette catégorie précise le nom du secteur d'opportunité et si ce dernier fait l'objet d'un programme ou d'un plan particulier d'urbanisme (PPU). Si tel est le cas, le document est présenté au complet à l'annexe 5.

Arrondissement

Cette catégorie précise le ou les arrondissements au sein desquels se situe le secteur d'opportunité.

Secteur – Planifié ou à planifier

Cette catégorie indique si le secteur d'opportunité est un secteur déjà planifié ou si celui-ci doit faire l'objet d'une planification détaillée. Cette catégorie se distingue comme suit :

- **Planifié** : lorsque le secteur a déjà fait l'objet d'une planification et ce, quel que soit l'outil retenu pour celle-ci (ex. un PPU, un plan directeur, un plan stratégique ou tout autre type de planification détaillée). Toutefois, il est possible que certains sous-secteurs d'un secteur d'opportunité méritent une planification plus fine qui n'est pas encore réalisée (ex. la requalification d'un vaste terrain commercial au sein d'un secteur d'opportunité). Si le sous-secteur est inclus au sein d'un secteur d'opportunité plus large et défini comme planifié (et qu'il ne fait pas l'objet d'une fiche distincte), c'est cette catégorie qui a été retenue.
- **À planifier** : lorsque le secteur pourrait faire l'objet d'une planification détaillée ou de la mise à jour d'une planification déjà réalisée et ce, quel que soit l'outil envisagé ou retenu.

Secteur priorisé

Cette catégorie indique si le secteur d'opportunité est un secteur priorisé par la Ville.



Échelle d'impact – Métropolitaine ou quartier

Cette catégorie précise l'échelle d'impact du secteur selon différents critères définis. Cette catégorie a été retenue pour les secteurs d'opportunité hors PPU :

- **Métropolitaine** : lorsque le secteur a un rayonnement actuel ou projeté qui s'étend au-delà du quartier, que ce soit sur le plan de l'envergure et de l'ampleur des transformations, des opportunités et des retombées pour la communauté (cobénéfices). La majorité des secteurs à « vocation institutionnelle » regroupant plusieurs équipements, notamment culturels, et institutions ainsi que les secteurs d'emplois et économiques d'envergure sont systématiquement classés dans cette catégorie. En effet, ces vocations appellent un rayonnement qui s'étend au-delà des limites du secteur.
- **Quartier** : lorsque le secteur a un rayonnement plus local avec une influence plus limitée au plan des interventions et actions. Certains secteurs « À planifier » sont identifiés dans cette catégorie mais pourraient être identifiés avec une échelle d'impact métropolitaine une fois la planification réalisée et les objectifs précisés.

Accès au transport collectif structurant

Cette catégorie indique si le secteur d'opportunité est desservi ou vise à être desservi par le transport collectif structurant. Lorsque le secteur d'opportunité est limitrophe ou localisé à moins de 500 mètres d'un point d'accès au réseau de transport collectif structurant, celui-ci a été considéré comme « desservi ». Ainsi, dans les cas où les secteurs d'opportunité ont une grande superficie, cette catégorie a pu être retenue alors que le transport collectif existant ou projeté ne dessert qu'une partie de celui-ci.

- **Existant** : lorsque le secteur d'opportunité est desservi par le transport collectif structurant existant ou en réalisation.
- **Projeté** : lorsque le secteur d'opportunité vise à être desservi par le transport collectif structurant projeté.

Indice d'équité des milieux de vie (IEMV)² – Secteurs vulnérables et prioritaires

Cette catégorie vise à identifier les secteurs vulnérables et prioritaires, soit les secteurs présentant quatre vulnérabilités ou plus. Cette catégorie se distingue comme suit :

- **Secteur vulnérable et prioritaire** : lorsqu'une partie ou l'ensemble du secteur d'opportunité est identifié comme secteur vulnérable et prioritaire, et ce, quelle que soit la proportion de celui-ci au sein du secteur d'opportunité;
- **À proximité d'un secteur vulnérable et prioritaire** : lorsque le secteur d'opportunité est limitrophe ou localisé à moins de 15 minutes de marche d'un secteur vulnérable et prioritaire.

Opportunités

Cette catégorie précise les principales opportunités qu'offre le secteur. Cette catégorie se distingue comme suit :

- **Augmentation de l'offre résidentielle** : lorsque le secteur présente des opportunités majeures en termes d'accroissement de l'offre de logements, notamment abordables et sociaux.
- **Amélioration/consolidation de l'accès aux ressources du quotidien** : lorsque le secteur offre l'opportunité d'augmenter et d'améliorer l'accès aux ressources du quotidien (ex. commerces de proximité, équipements collectifs, parcs, etc.).
- **Amélioration/consolidation des activités économiques** : lorsque le secteur regroupe majoritairement des activités économiques ou des pôles d'emplois de grande envergure à maintenir, consolider ou améliorer.
- **Amélioration/consolidation (forme et fonctions urbaines)** : lorsque le secteur vise à être consolidé ou renforcé en ce qui concerne les fonctions actuelles. Les intentions et interventions ciblées peuvent avoir une incidence plus ou moins importante sur la forme urbaine. Elles visent toutefois une amélioration du milieu et s'accompagnent par exemple d'interventions visant l'offre de ressources du quotidien, la qualité du domaine public ou les aménagements contribuant à augmenter la résilience face aux changements climatiques (ex. verdissement, etc.).

² L'indice d'équité des milieux de vie vise à localiser les milieux de vie cumulant des vulnérabilités urbaines afin de susciter la priorisation et la convergence des investissements municipaux. Cet indice représente les milieux qui cumulent les vulnérabilités

sociales, économiques, environnementales, d'accès aux ressources de proximité, d'accès aux ressources de culture, de sport et loisir ainsi que de sécurité urbaine.



- **Transformation (forme et fonctions urbaines)** : lorsque le secteur offre une opportunité de transformation non négligeable de la forme urbaine ou des fonctions avec par exemple la transformation d'un ancien secteur industriel ou d'un centre commercial en milieu de vie complet.
- **Valorisation des milieux naturels** : lorsque le secteur offre des opportunités de mise en valeur des milieux naturels, de connectivité écologique et/ou de contribution à l'atteinte de la cible de 10 % de milieux naturels terrestres protégés de l'agglomération de Montréal.

Types d'action

Cette catégorie précise les principaux types d'action à mettre en place ou à réaliser pour atteindre les objectifs souhaités dans le cadre de la planification détaillée. Cette catégorie se distingue comme suit :

- **Réglementation** : lorsque les objectifs peuvent se traduire ou se traduiront dans un règlement en lien avec l'urbanisme ou la mobilité (ex. règlement de zonage ou relatif aux plans d'implantation et d'intégration architecturale – (PIIA), etc.).
- **Investissements** : lorsque des investissements municipaux sont ou seront nécessaires afin d'atteindre les objectifs définis ou à définir dans la planification détaillée.
- **Réaménagement du domaine public** : lorsque les objectifs de la planification pour le secteur visent le réaménagement du domaine public, notamment en lien avec la mobilité durable.
- **Planification (élaboration ou actualisation)** : lorsque le secteur doit faire l'objet d'une réflexion pour actualiser ou réaliser une planification détaillée et ce, quel que soit l'outil visé ou qui sera retenu. Cette catégorie s'applique principalement aux secteurs définis comme « À planifier ».
- **Programme de financement** : lorsque le secteur pourrait faire l'objet de contributions financières permettant le soutien ou la réalisation des projets (ex. Programme de financement en habitation, pour les nouvelles mobilités, etc.).
- **Étude hydraulique pour évaluer la capacité des réseaux d'égout desservant le secteur** : lorsque des facteurs limitants en matière de gestion des eaux pluviales et usées en lien avec la capacité des réseaux d'égout ont été identifiés (capacité limitée des réseaux existants, risque de générer des inondations ou des refoulements, etc.). Ainsi, ces secteurs devront faire l'objet d'une étude hydraulique lorsque les principaux paramètres du ou des projets ayant une incidence sur le réseau d'égout et le secteur bâti seront connus (ex. nombre de logements, aménagement du terrain, type des toitures, etc.) et ce, afin d'évaluer

les conséquences sur les réseaux d'égout. Dans tous les cas, il est estimé que des solutions locales, en matière de conception notamment, pourront être mises en place afin de protéger les futurs aménagements ainsi que les secteurs adjacents.

Contexte

Cette section vise à préciser le contexte urbain, économique et social dans lequel le secteur s'insère, soit les éléments caractéristiques du secteur et aux abords de celui-ci qui permettent de comprendre son fonctionnement et les raisons qui expliquent les enjeux de sa planification. Les enjeux permettent de préciser les différentes préoccupations pour le secteur en matière d'aménagement et de mobilité. Cette description doit permettre de faire le lien avec les opportunités énoncées et les objectifs à atteindre.

Objectifs

Cette section résume la vision de développement établie ou envisagée. Si précisées, les grandes intentions ou hypothèses d'aménagement ainsi que les orientations sont également regroupées dans cette section. Les orientations permettent notamment de spatialiser et de rendre opérationnelles les intentions envisagées pour le secteur. Elles peuvent être utilisées à différentes échelles du territoire (secteur dans son ensemble, îlots, espaces publics, etc.) en cohérence avec les enjeux identifiés. Elles permettent ainsi de projeter les intentions dans l'espace et de définir les conditions de leur mise en œuvre. Elles garantissent une cohérence des interventions dans les différents secteurs et offrent l'opportunité de favoriser l'arrimage entre les planifications et l'intégration des enjeux. Elles permettent également un certain degré de latitude et une adaptation dans la mise en œuvre des actions retenues selon l'avancée des réalisations. Elles peuvent également se traduire dans les outils d'urbanisme et de mobilité d'arrondissement.



4.2 Les plans et les programmes particuliers d'urbanisme (PPU)

La section suivante présente l'ensemble des secteurs d'opportunité encadrés par des PPU en vigueur (ou en cours d'adoption) ainsi que ceux abrogés dans le cadre du PUM.

4.2.1 Les plans et les programmes particuliers d'urbanisme en vigueur

Dans la présente section, les PPU en vigueur (ou en cours d'adoption) sont listés et présentés sommairement grâce à une fiche-synthèse et une carte des limites du secteur. Les explications relatives aux éléments de la fiche-synthèse sont présentées à la section 4.1.4 du présent chapitre.

Les PPU n'ont pas été classés par ordre de priorité, de réalisation ou de mise en œuvre, mais selon l'ordre suivant :

- par zone géographique :
 - Zone Est;
 - Zone Centre;
 - Zone Grand Sud-Ouest;
 - Zone Nord-Ouest.
- par ordre alphabétique des arrondissements.

Faisant partie intégrante du PUM, les PPU sont également joints en annexe 5.



Programmes et plans particuliers d'urbanisme (PPU) en vigueur



Sources des données : Ville de Montréal, 2024.

- | | |
|--|--|
| Programmes et plans particuliers d'urbanisme (PPU) en vigueur | |
| 1. PPU du boulevard Saint-Charles | 10. PPU Partie Nord de L'Île-des-Sœurs |
| 2. PPU du Technoparc Montréal | 11. PPU Griffintown |
| 3. PPU TOD Bois-Franc (Saint-Laurent) | 12. PPU Quartier des gares |
| 4. PPU TOD Bois-Franc (Ahuntsic-Cartierville) | 13. PPU Quartier des Spectacles - Pôle du Quartier latin |
| 5. PPU District Central | 14. PPU des Faubourgs |
| 6. PPU Boulevard Pie-IX | 15. PPU Assomption Nord |
| 7. PPU Secteur de la rue Jarry Est | |
| 8. PPU Jean-Talon Est | |
| 9. PPU de l'écoquartier de Lachine-Est | |

Réseau de transport collectif structurant existant

- Métro
- REM
- SRB
- Train

Réseau de transport collectif structurant en réalisation

- Prolongement de la ligne bleue
- REM
- SRB

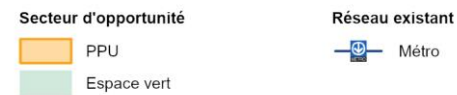
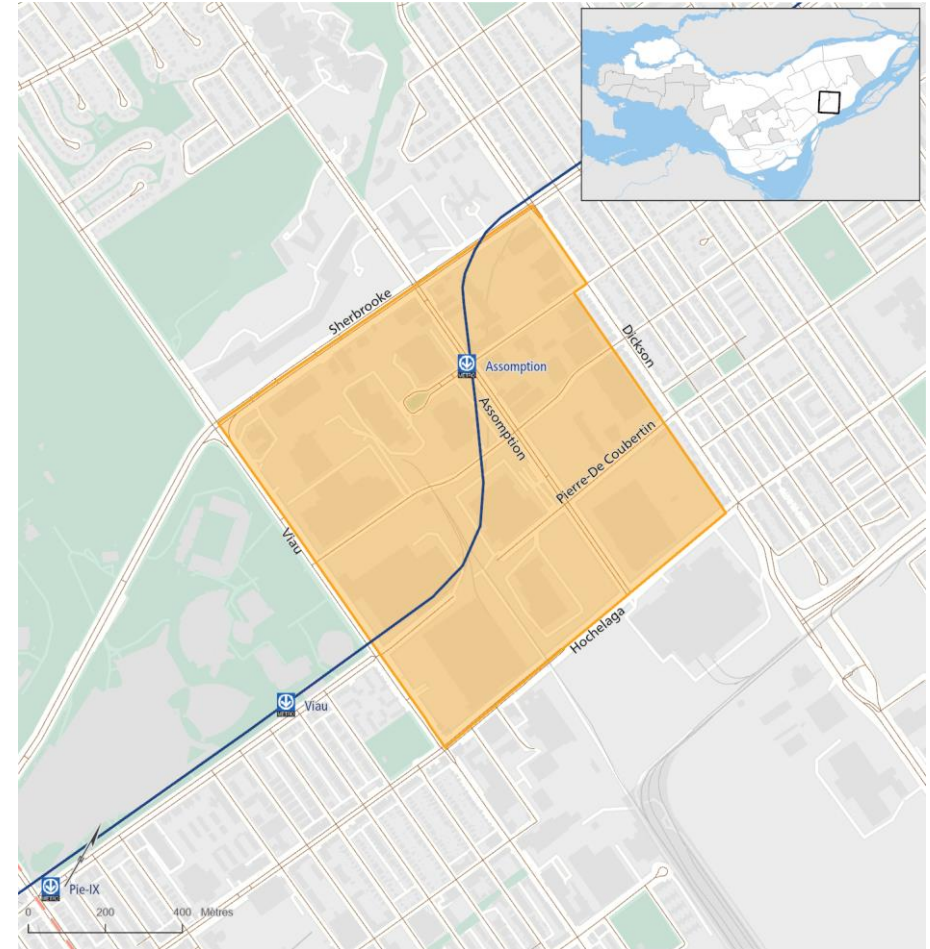
Réseau de transport collectif structurant projeté

- Transport collectif projeté

Les PPU dans la Zone Est



PPU Assomption Nord		
Arrondissement de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve		
Accès au transport collectif structurant	✓ Existant	✓ Planifié ☐ Secteur priorisé
Indice d'équité des milieux de vie (IEMV)	✓ Secteur vulnérable et prioritaire	✓ À proximité d'un secteur vulnérable et prioritaire
Opportunités	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Augmentation de l'offre résidentielle ✓ Amélioration/consolidation de l'accès aux ressources du quotidien ✓ Amélioration/consolidation des activités économiques 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Amélioration/consolidation (forme et fonctions urbaines) ✓ Transformation (formes et fonctions urbaines) ✓ Valorisation des milieux naturels
Types d'action	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Réglementation ✓ Investissements ✓ Réaménagement du domaine public 	<ul style="list-style-type: none"> ☐ Planification (élaboration ou actualisation) ☐ Programme de financement ☐ Étude hydraulique pour évaluer la capacité des réseaux d'égout

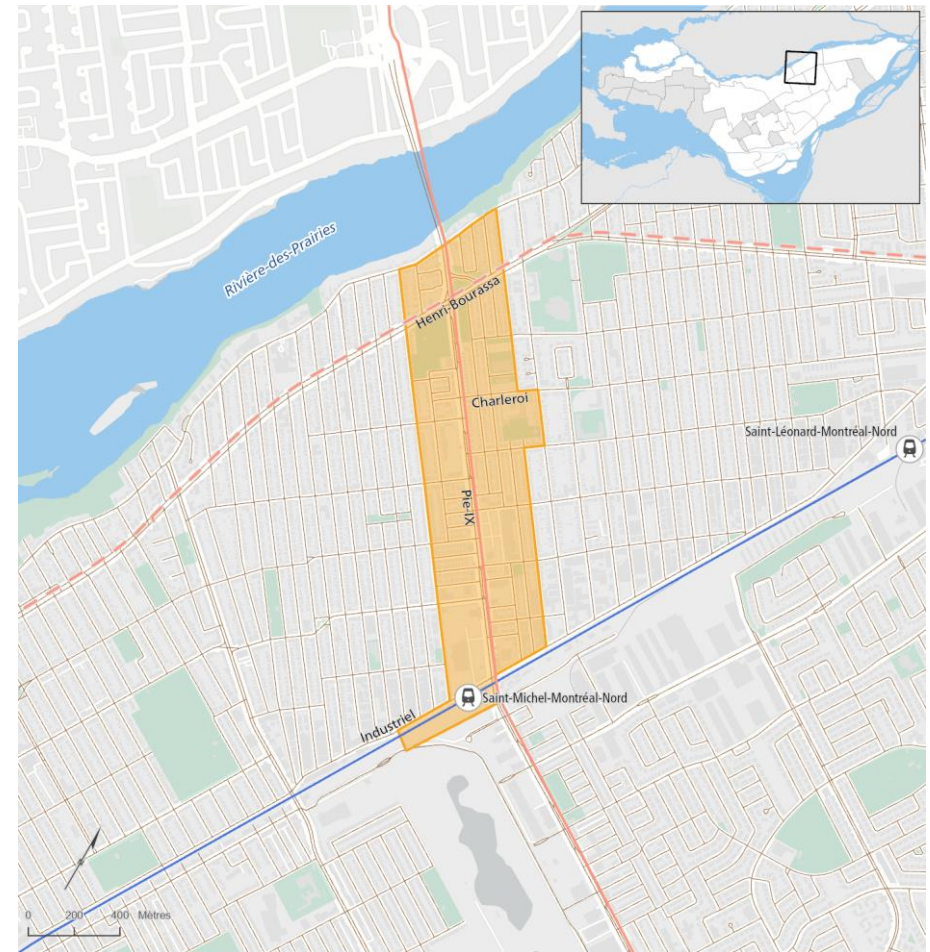


Pour plus d'information, consulter le PPU en annexe 5.



PPU Boulevard Pie-IX		
Arrondissement de Montréal-Nord		
Accès au transport collectif structurant	✓ Existant	✓ Projeté
Indice d'équité des milieux de vie (IEMV)	✓ Secteur vulnérable et prioritaire	✓ À proximité d'un secteur vulnérable et prioritaire
Opportunités	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Augmentation de l'offre résidentielle ✓ Amélioration/consolidation de l'accès aux ressources du quotidien ☐ Amélioration/consolidation des activités économiques 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Amélioration/consolidation (forme et fonctions urbaines) ✓ Transformation (formes et fonctions urbaines) ☐ Valorisation des milieux naturels
Types d'action	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Réglementation ✓ Investissements ✓ Réaménagement du domaine public 	<ul style="list-style-type: none"> ☐ Planification (élaboration ou actualisation) ☐ Programme de financement ☐ Étude hydraulique pour évaluer la capacité des réseaux d'égout

Pour plus d'information, consulter le PPU en annexe 5.



Secteur d'opportunité

- PPU
- Espace vert

Réseau existant

- SRB
- Train de banlieue

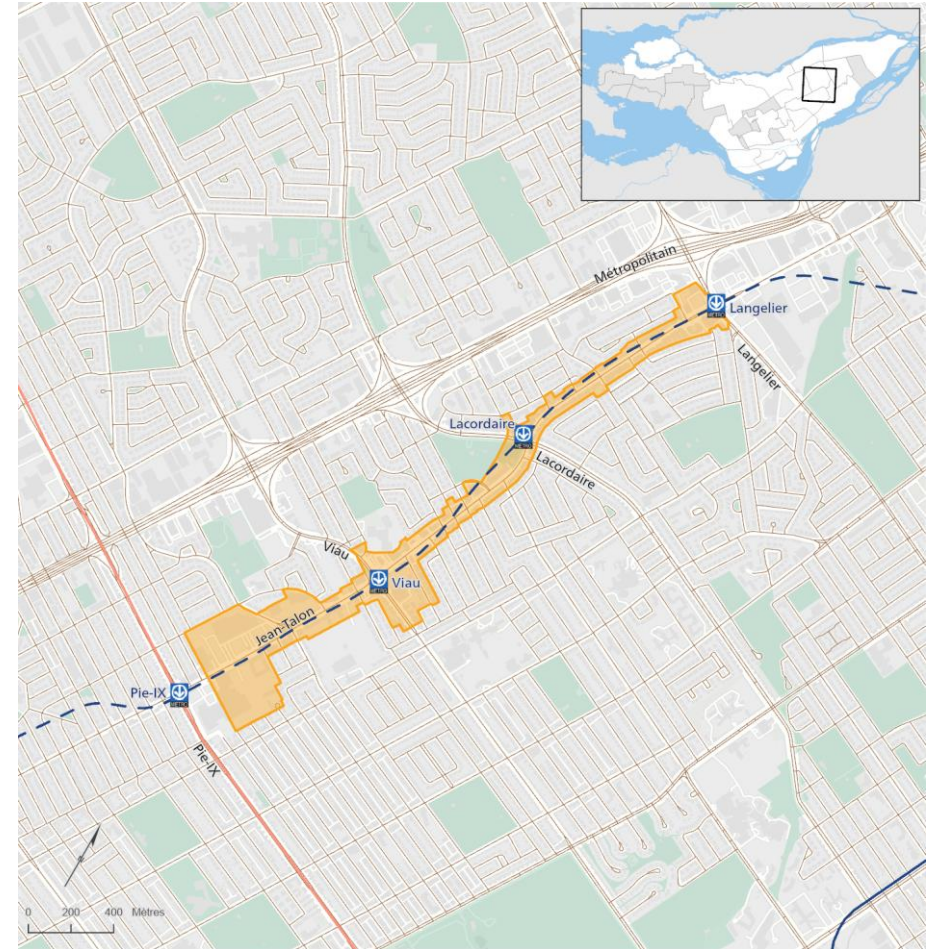
Réseau en réalisation

- SRB

Carte 4-6 PPU Boulevard Pie IX



PPU Jean-Talon Est	✓ Planifié
Arrondissement de Saint-Léonard	✓ Secteur priorisé
Accès au transport collectif structurant	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Existant ✓ Projeté
Indice d'équité des milieux de vie (IEMV)	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Secteur vulnérable et prioritaire ✓ À proximité d'un secteur vulnérable et prioritaire
Opportunités	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Augmentation de l'offre résidentielle ✓ Amélioration/consolidation de l'accès aux ressources du quotidien ☐ Amélioration/consolidation des activités économiques ✓ Amélioration/consolidation (forme et fonctions urbaines) ✓ Transformation (formes et fonctions urbaines) ☐ Valorisation des milieux naturels
Types d'action	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Réglementation ✓ Investissements ✓ Réaménagement du domaine public ☐ Planification (élaboration ou actualisation) ☐ Programme de financement ☐ Étude hydraulique pour évaluer la capacité des réseaux d'égout



Secteur d'opportunité

- PPU
- Espace vert

Réseau existant

- Métro
- SRB

Réseau en réalisation

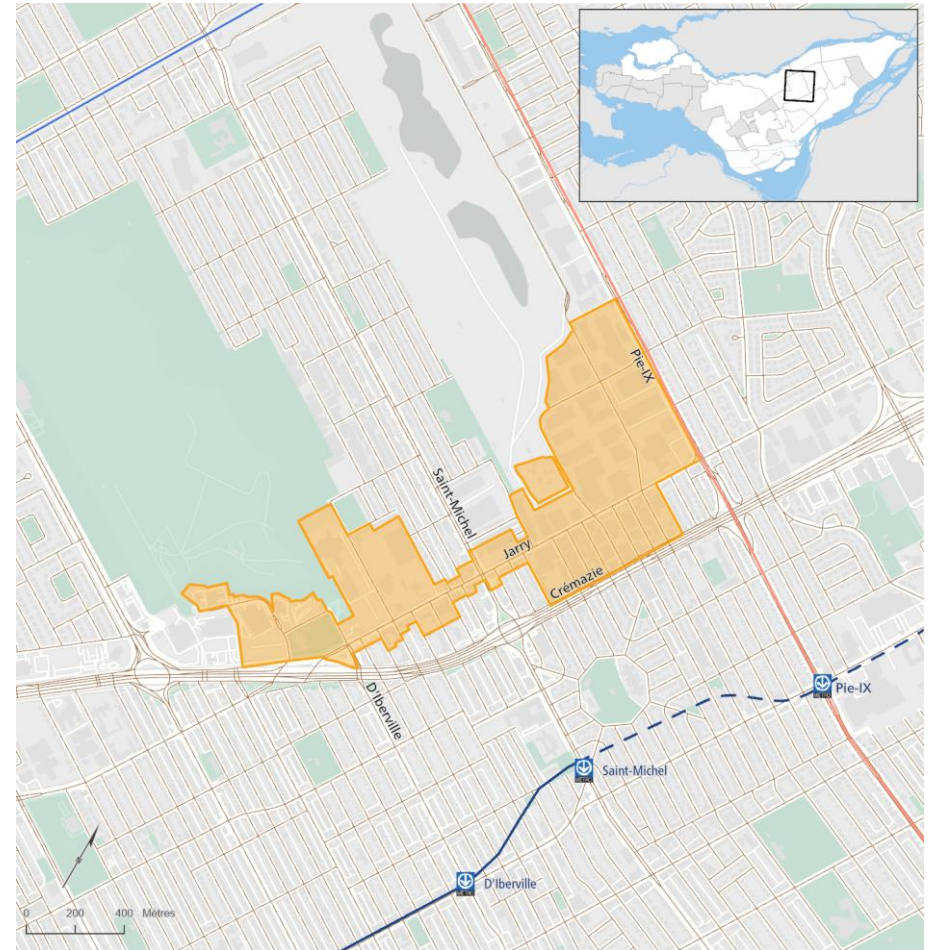
- Prolongement de la ligne bleue

Pour plus d'information, consulter le PPU en annexe 5.

Carte 4-7 PPU Jean-Talon Est



PPU Secteur de la rue Jarry Est		
Arrondissement de Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension		
Accès au transport collectif structurant	✓ Existant	✓ Projeté
Indice d'équité des milieux de vie (IEMV)	✓ Secteur vulnérable et prioritaire	✓ À proximité d'un secteur vulnérable et prioritaire
Opportunités	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Augmentation de l'offre résidentielle ✓ Amélioration/consolidation de l'accès aux ressources du quotidien ✓ Amélioration/consolidation des activités économiques 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Amélioration/consolidation (forme et fonctions urbaines) ✓ Transformation (formes et fonctions urbaines) ☐ Valorisation des milieux naturels
Types d'action	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Réglementation ✓ Investissements ✓ Réaménagement du domaine public 	<ul style="list-style-type: none"> ☐ Planification (élaboration ou actualisation) ☐ Programme de financement ☐ Étude hydraulique pour évaluer la capacité des réseaux d'égout



Secteur d'opportunité

- PPU
- Espace vert

Réseau existant

- Métro
- SRB
- Train de banlieue

Réseau en réalisation

- Prolongement de la ligne bleue

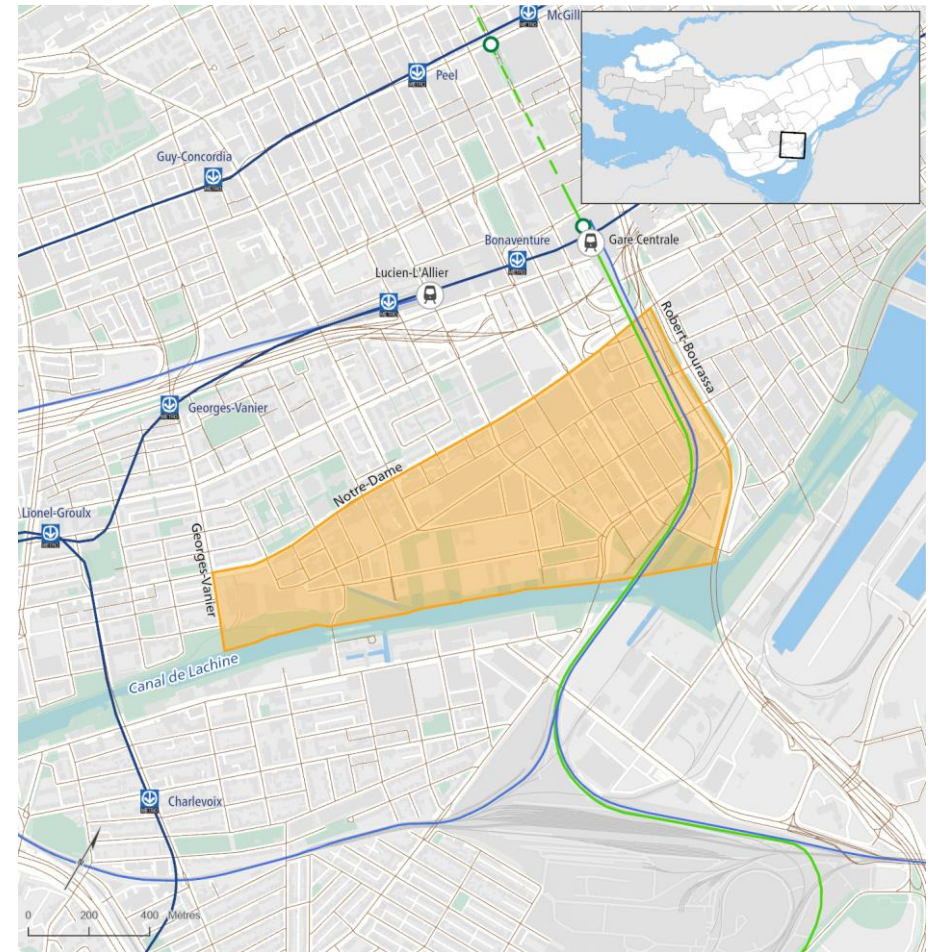
Pour plus d'information, consulter le PPU en annexe 5.

Carte 4-8 PPU Secteur de la rue Jarry Est

Les PPU dans la Zone Centre



PPU Griffintown Arrondissement du Sud-Ouest	✓ Planifié	✓ Secteur priorisé
Accès au transport collectif structurant	✓ Existant	✓ Projeté
Indice d'équité des milieux de vie (IEMV)	✓ Secteur vulnérable et prioritaire	✓ À proximité d'un secteur vulnérable et prioritaire
Opportunités	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Augmentation de l'offre résidentielle ✓ Amélioration/consolidation de l'accès aux ressources du quotidien ☐ Amélioration/consolidation des activités économiques 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Amélioration/consolidation (forme et fonctions urbaines) ✓ Transformation (formes et fonctions urbaines) ✓ Valorisation des milieux naturels
Types d'action	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Réglementation ✓ Investissements ✓ Réaménagement du domaine public 	<ul style="list-style-type: none"> ☐ Planification (élaboration ou actualisation) ☐ Programme de financement ✓ Étude hydraulique pour évaluer la capacité des réseaux d'égout



Secteur d'opportunité

- PPU
- Espace vert

Réseau existant

- Métro
- REM
- Train de banlieue

Réseau en réalisation

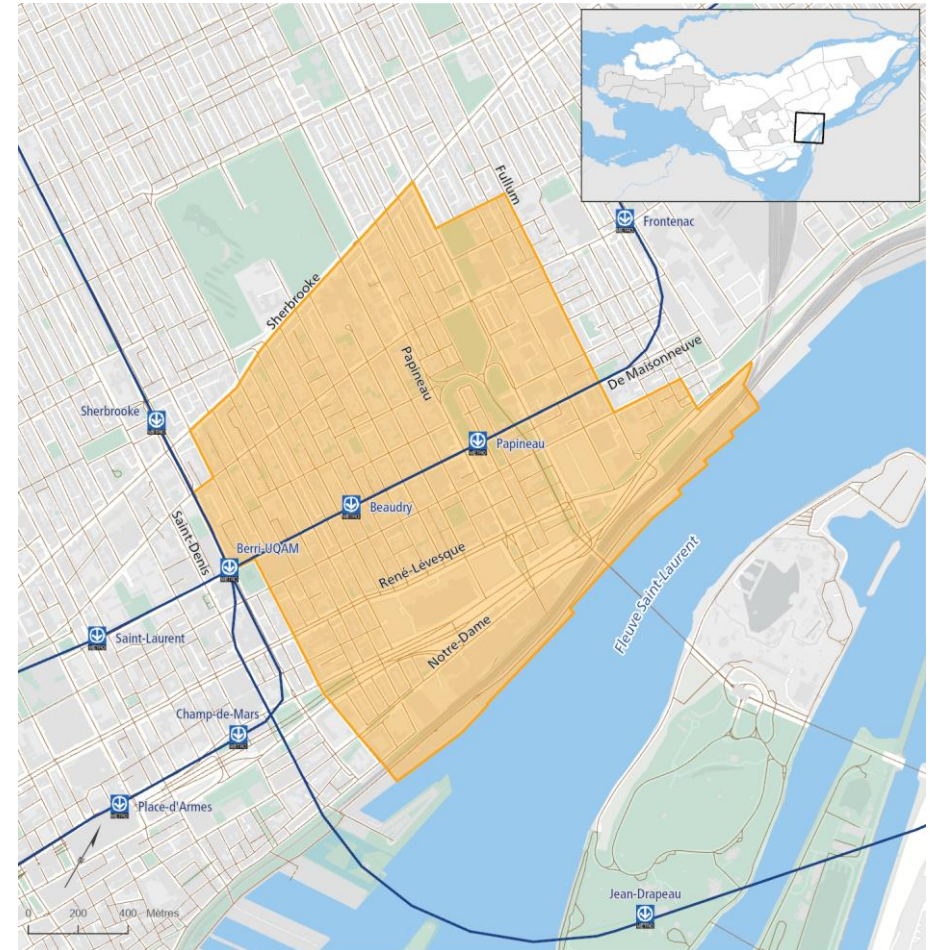
- REM

Pour plus d'information, consulter le PPU en annexe 5.

Carte 4-9 PPU Griffintown



PPU des Faubourgs	✓ Planifié
Arrondissement de Ville-Marie	✓ Secteur priorisé
Accès au transport collectif structurant	✓ Existant ✓ Projeté
Indice d'équité des milieux de vie (IEMV)	✓ Secteur vulnérable et prioritaire ✓ À proximité d'un secteur vulnérable et prioritaire
Opportunités	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Augmentation de l'offre résidentielle ✓ Amélioration/consolidation de l'accès aux ressources du quotidien ✓ Amélioration/consolidation des activités économiques ✓ Amélioration/consolidation (forme et fonctions urbaines) ✓ Transformation (formes et fonctions urbaines) ✓ Valorisation des milieux naturels
Types d'action	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Réglementation ✓ Investissements ✓ Réaménagement du domaine public □ Planification (élaboration ou actualisation) □ Programme de financement □ Étude hydraulique pour évaluer la capacité des réseaux d'égout

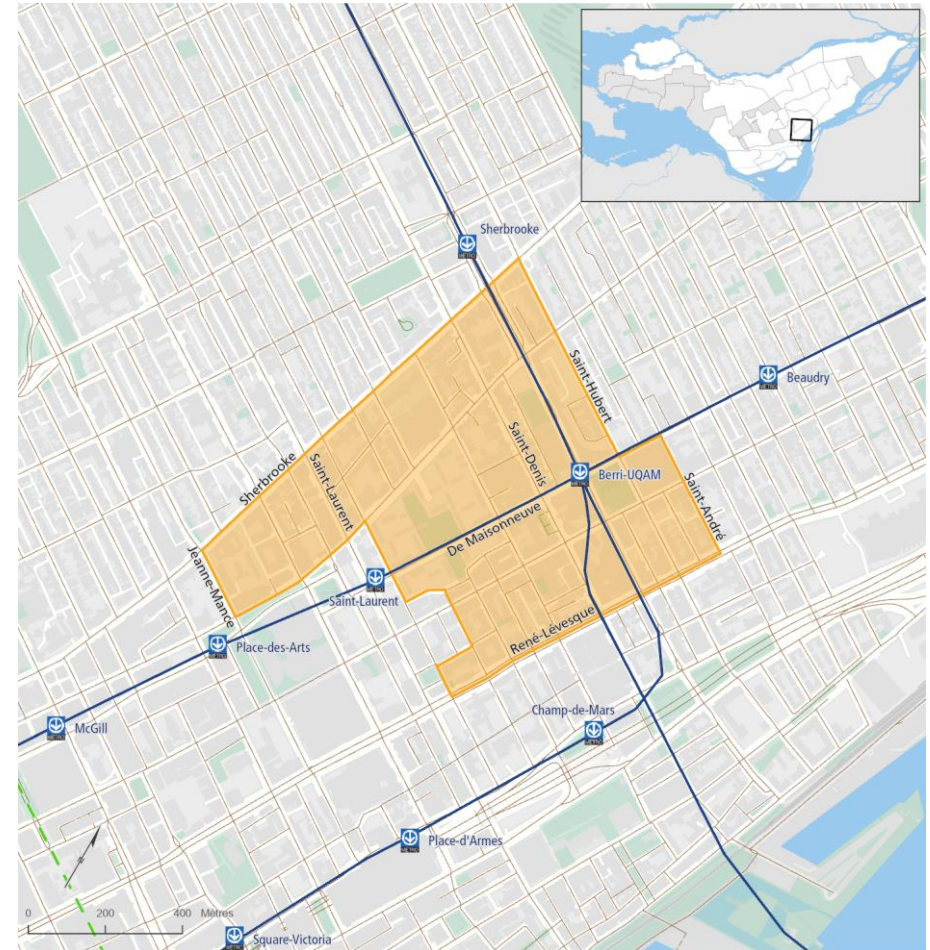


Pour plus d'information, consulter le PPU en annexe 5.

Carte 4-10 PPU des Faubourgs



PPU Quartier des spectacles – Pôle du Quartier latin		
Arrondissement de Ville-Marie		
Accès au transport collectif structurant	✓ Existant	✓ Projeté
Indice d'équité des milieux de vie (IEMV)	✓ Secteur vulnérable et prioritaire	✓ À proximité d'un secteur vulnérable et prioritaire
Opportunités	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Augmentation de l'offre résidentielle ✓ Amélioration/consolidation de l'accès aux ressources du quotidien □ Amélioration/consolidation des activités économiques 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Amélioration/consolidation (forme et fonctions urbaines) ✓ Transformation (formes et fonctions urbaines) □ Valorisation des milieux naturels
Types d'action	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Réglementation ✓ Investissements ✓ Réaménagement du domaine public 	<ul style="list-style-type: none"> □ Planification (élaboration ou actualisation) □ Programme de financement □ Étude hydraulique pour évaluer la capacité des réseaux d'égout



Secteur d'opportunité

- PPU
- Espace vert

Réseau existant

- Métro

Réseau en réalisation

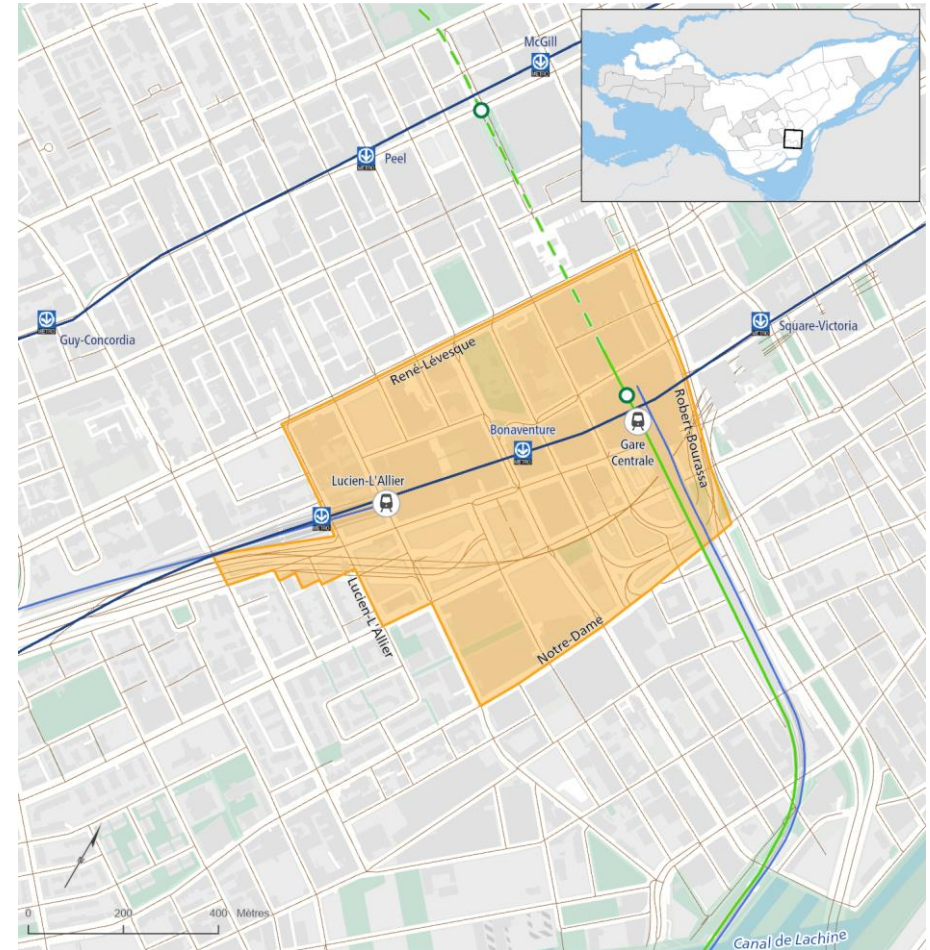
- REM

Pour plus d'information, consulter le PPU en annexe 5.

Carte 4-11 PPU Quartier des spectacles – Pôle du Quartier latin



PPU Quartier des gares Arrondissement de Ville-Marie	✓ Planifié	✓ Secteur priorisé
Accès au transport collectif structurant	✓ Existant	✓ Projeté
Indice d'équité des milieux de vie (IEMV)	✓ Secteur vulnérable et prioritaire	✓ À proximité d'un secteur vulnérable et prioritaire
Opportunités	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Augmentation de l'offre résidentielle ✓ Amélioration/consolidation de l'accès aux ressources du quotidien ☐ Amélioration/consolidation des activités économiques 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Amélioration/consolidation (forme et fonctions urbaines) ✓ Transformation (formes et fonctions urbaines) ☐ Valorisation des milieux naturels
Types d'action	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Réglementation ✓ Investissements ✓ Réaménagement du domaine public 	<ul style="list-style-type: none"> ☐ Planification (élaboration ou actualisation) ✓ Programme de financement ☐ Étude hydraulique pour évaluer la capacité des réseaux d'égout



Secteur d'opportunité

- PPU
- Espace vert

Réseau existant

- Métro
- REM
- Train de banlieue

Réseau en réalisation

- REM

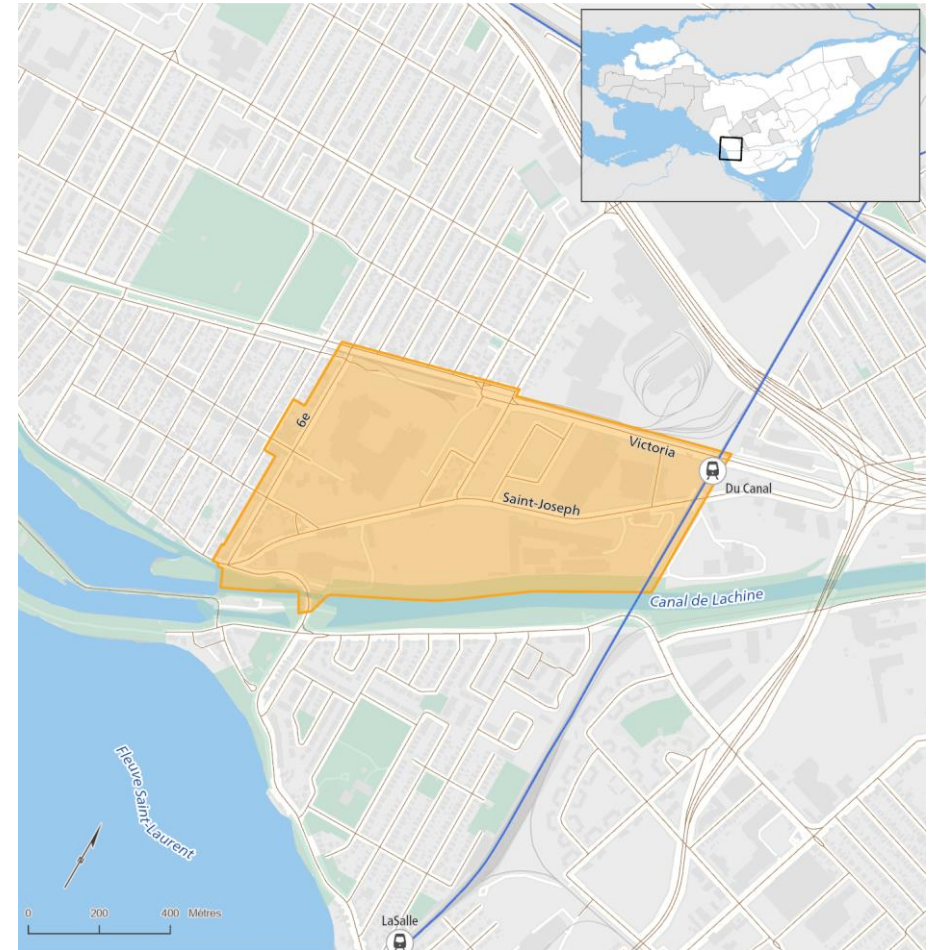
Pour plus d'information, consulter le PPU en annexe 5.

Carte 4-12 PPU Quartier des gares

Les PPU dans la Zone Grand Sud-Ouest



PPU de l'écoquartier de Lachine-Est Arrondissement de Lachine	✓ Planifié	✓ Secteur priorisé
Accès au transport collectif structurant	✓ Existant	✓ Projeté
Indice d'équité des milieux de vie (IEMV)	✓ Secteur vulnérable et prioritaire	✓ À proximité d'un secteur vulnérable et prioritaire
Opportunités	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Augmentation de l'offre résidentielle ✓ Amélioration/consolidation de l'accès aux ressources du quotidien ✓ Amélioration/consolidation des activités économiques 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Amélioration/consolidation (forme et fonctions urbaines) ✓ Transformation (formes et fonctions urbaines) ✓ Valorisation des milieux naturels
Types d'action	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Réglementation ✓ Investissements ✓ Réaménagement du domaine public 	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Planification (élaboration ou actualisation) <input type="checkbox"/> Programme de financement <input type="checkbox"/> Étude hydraulique pour évaluer la capacité des réseaux d'égout



Secteur d'opportunité

- PPU
- Espace vert

Réseau existant

- Train de banlieue

Pour plus d'information, consulter le PPU en annexe 5.

Carte 4-13 PPU de l'écoquartier de Lachine-Est



PPU Partie Nord de L'Île-des-Sœurs	✓ Planifié	
Arrondissement de Verdun	✓ Secteur priorisé	
Accès au transport collectif structurant	✓ Existant	□ Projeté
Indice d'équité des milieux de vie (IEMV)	□ Secteur vulnérable et prioritaire	□ À proximité d'un secteur vulnérable et prioritaire
Opportunités	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Augmentation de l'offre résidentielle ✓ Amélioration/consolidation de l'accès aux ressources du quotidien ✓ Amélioration/consolidation des activités économiques 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Amélioration/consolidation (forme et fonctions urbaines) ✓ Transformation (formes et fonctions urbaines) ✓ Valorisation des milieux naturels
Types d'action	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Réglementation ✓ Investissements ✓ Réaménagement du domaine public 	<ul style="list-style-type: none"> □ Planification (élaboration ou actualisation) □ Programme de financement □ Étude hydraulique pour évaluer la capacité des réseaux d'égout



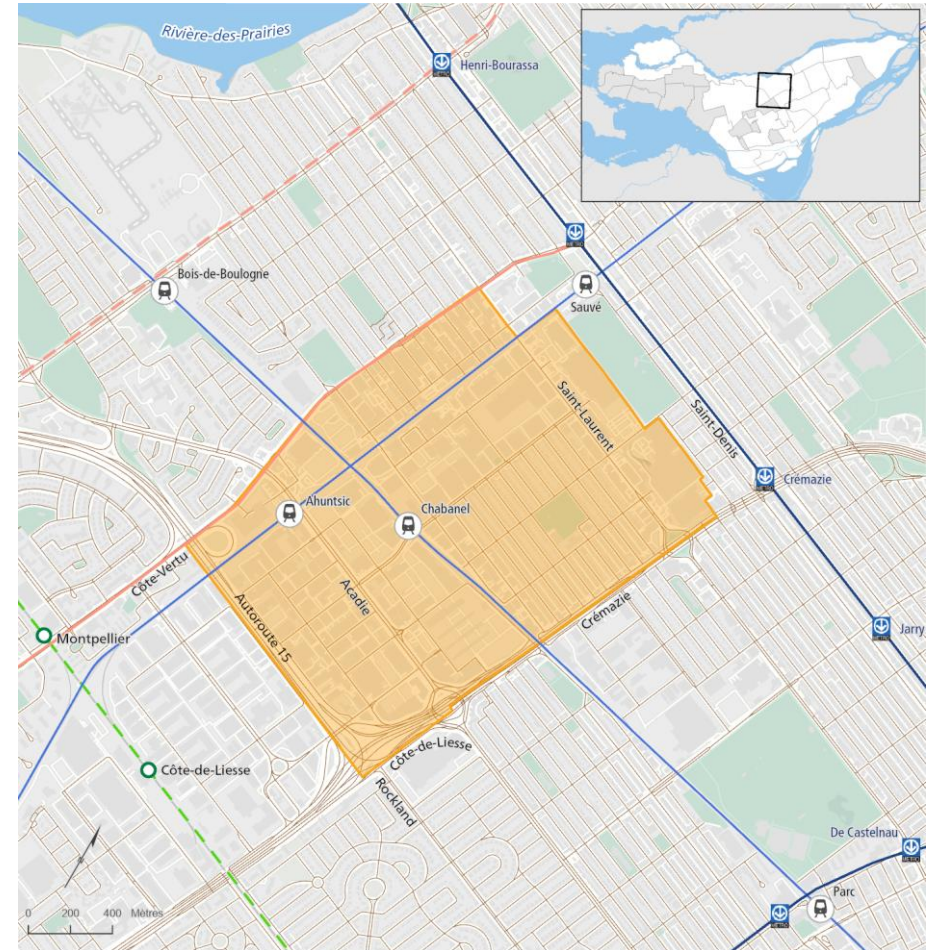
Pour plus d'information, consulter le PPU en annexe 5.

Carte 4-14 PPU Partie Nord de L'Île-des-Sœurs

Les PPU dans la Zone Nord-Ouest



PPU District Central	✓ Planifié
Arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville	☐ Secteur priorisé
Accès au transport collectif structurant	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Existant ✓ Projeté
Indice d'équité des milieux de vie (IEMV)	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Secteur vulnérable et prioritaire ✓ À proximité d'un secteur vulnérable et prioritaire
Opportunités	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Augmentation de l'offre résidentielle ✓ Amélioration/consolidation de l'accès aux ressources du quotidien ✓ Amélioration/consolidation des activités économiques ✓ Amélioration/consolidation (forme et fonctions urbaines) ✓ Transformation (formes et fonctions urbaines) ☐ Valorisation des milieux naturels
Types d'action	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Réglementation ✓ Investissements ✓ Réaménagement du domaine public ☐ Planification (élaboration ou actualisation) ☐ Programme de financement ☐ Étude hydraulique pour évaluer la capacité des réseaux d'égout



Secteur d'opportunité

- PPU
- Espace vert

Réseau existant

- Métro
- SRB
- Train de banlieue

Réseau en réalisation

- REM
- SRB

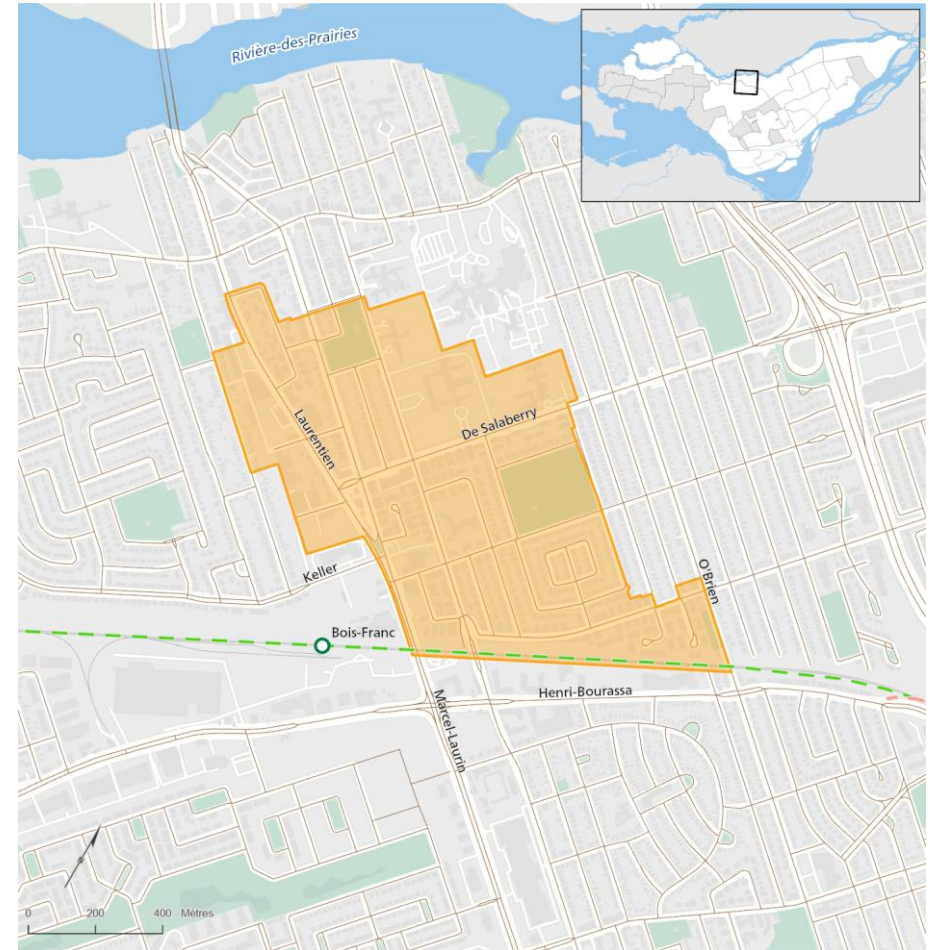
Pour plus d'information, consulter le PPU en annexe 5.

Le Plan particulier d'urbanisme (PPU) District Central joint en annexe est le projet de PPU adopté. Celui-ci sera remplacé par le PPU adopté par le Conseil municipal, à la suite des modifications réalisées après les résultats de la consultation publique.

Carte 4-15 PPU District Central



PPU TOD Bois-Franc (Ahuntsic-Cartierville)		
Arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville		
Accès au transport collectif structurant	✓ Existant	✓ Projeté
Indice d'équité des milieux de vie (IEMV)	✓ Secteur vulnérable et prioritaire	✓ À proximité d'un secteur vulnérable et prioritaire
Opportunités	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Augmentation de l'offre résidentielle ✓ Amélioration/consolidation de l'accès aux ressources du quotidien □ Amélioration/consolidation des activités économiques 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Amélioration/consolidation (forme et fonctions urbaines) ✓ Transformation (formes et fonctions urbaines) □ Valorisation des milieux naturels
Types d'action	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Réglementation ✓ Investissements ✓ Réaménagement du domaine public 	<ul style="list-style-type: none"> □ Planification (élaboration ou actualisation) □ Programme de financement □ Étude hydraulique pour évaluer la capacité des réseaux d'égout



Secteur d'opportunité

- PPU
- Espace vert

Réseau en réalisation

- REM
- SRB

Pour plus d'information, consulter le PPU en annexe 5.

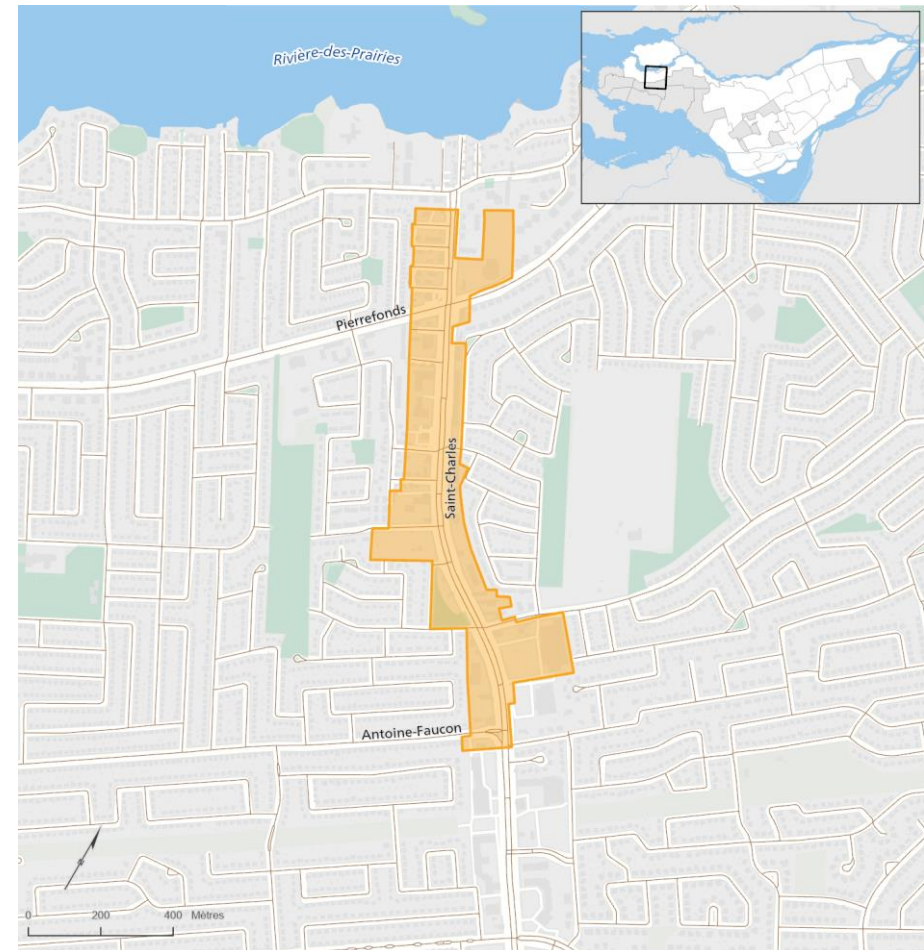
Carte 4-16 PPU TOD Bois-Franc (Ahuntsic-Cartierville)



PPU du boulevard Saint-Charles		
Arrondissement de Pierrefonds-Roxboro		
Accès au transport collectif structurant	<input type="checkbox"/> Existant	<input checked="" type="checkbox"/> Projeté
Indice d'équité des milieux de vie (IEMV)	<input checked="" type="checkbox"/> Secteur vulnérable et prioritaire	<input checked="" type="checkbox"/> À proximité d'un secteur vulnérable et prioritaire
Opportunités	<input checked="" type="checkbox"/> Augmentation de l'offre résidentielle <input checked="" type="checkbox"/> Amélioration/consolidation de l'accès aux ressources du quotidien <input type="checkbox"/> Amélioration/consolidation des activités économiques	<input checked="" type="checkbox"/> Amélioration/consolidation (forme et fonctions urbaines) <input type="checkbox"/> Transformation (formes et fonctions urbaines) <input type="checkbox"/> Valorisation des milieux naturels
Types d'action	<input checked="" type="checkbox"/> Réglementation <input checked="" type="checkbox"/> Investissements <input checked="" type="checkbox"/> Réaménagement du domaine public	<input type="checkbox"/> Planification (élaboration ou actualisation) <input type="checkbox"/> Programme de financement <input type="checkbox"/> Étude hydraulique pour évaluer la capacité des réseaux d'égout

Pour plus d'information, consulter le PPU en annexe 5.

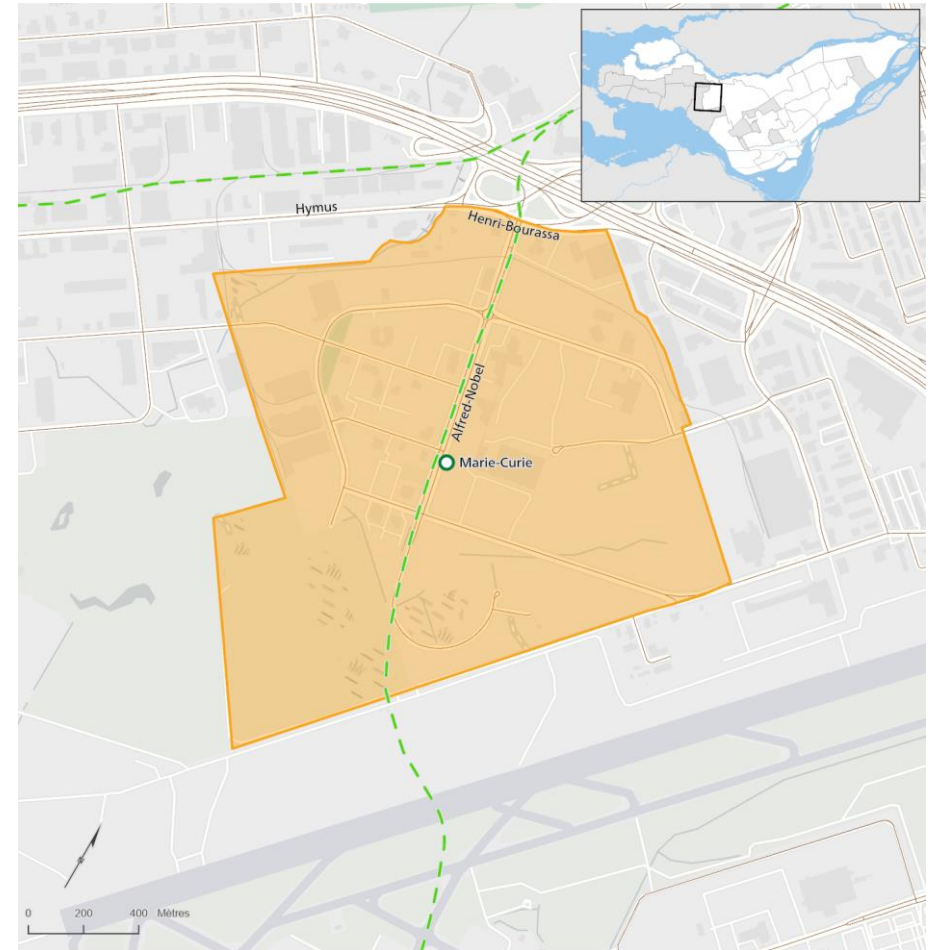
Le Plan particulier d'urbanisme (PPU) du boulevard Saint-Charles joint en annexe est le projet de PPU adopté. Celui-ci sera remplacé, dans le cadre de l'adoption du PUM, par le PPU adopté par le Conseil municipal, à la suite des modifications réalisées à la suite des résultats de la consultation publique.



Carte 4-17 PPU du boulevard Saint-Charles



PPU du Technoparc Montréal	✓ Planifié
Arrondissement de Saint-Laurent	✓ Secteur priorisé
Accès au transport collectif structurant	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Existant ✓ Projeté
Indice d'équité des milieux de vie (IEMV)	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Secteur vulnérable et prioritaire <input type="checkbox"/> À proximité d'un secteur vulnérable et prioritaire
Opportunités	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Augmentation de l'offre résidentielle <input type="checkbox"/> Amélioration/consolidation de l'accès aux ressources du quotidien ✓ Amélioration/consolidation des activités économiques
Types d'action	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Amélioration/consolidation (forme et fonctions urbaines) <input type="checkbox"/> Transformation (formes et fonctions urbaines) <input type="checkbox"/> Valorisation des milieux naturels ✓ Réglementation ✓ Investissements ✓ Réaménagement du domaine public ✓ Planification (élaboration ou actualisation) ✓ Programme de financement <input type="checkbox"/> Étude hydraulique pour évaluer la capacité des réseaux d'égout



Secteur d'opportunité

- PPU
- Espace vert

Réseau en réalisation

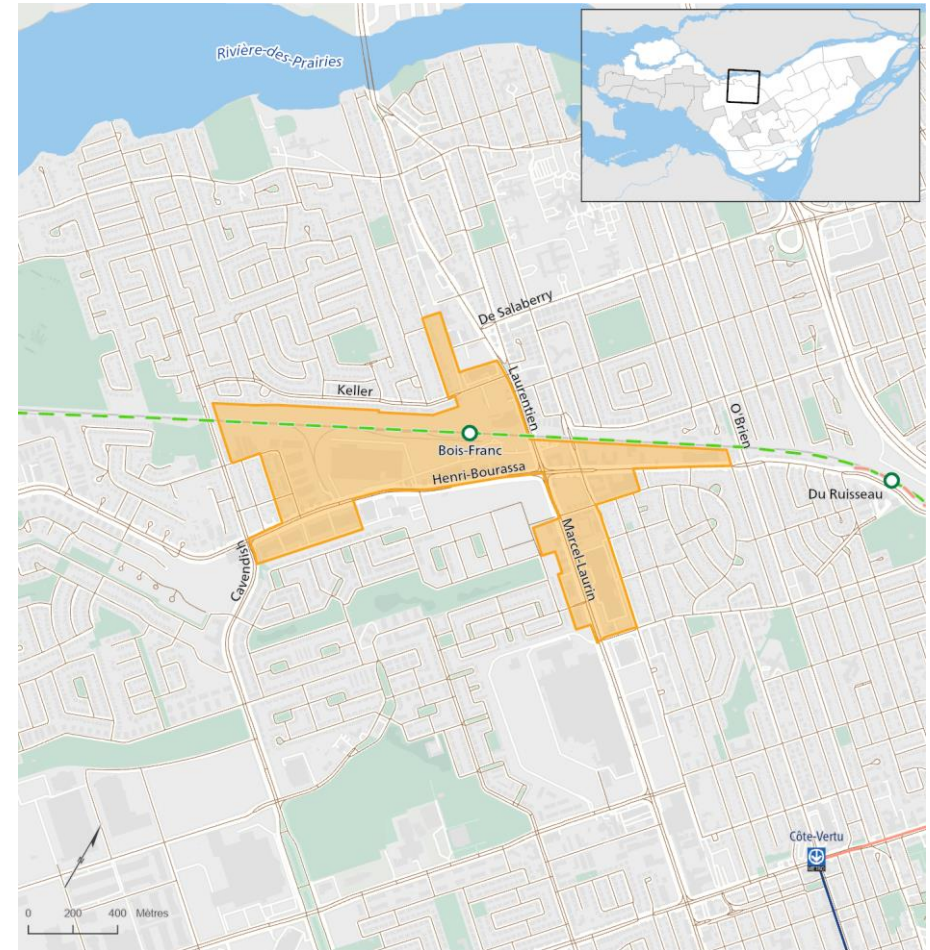
- REM

Pour plus d'information, consulter le PPU en annexe 5.

Le Programme particulier d'urbanisme (PPU) du Technoparc Montréal joint en annexe est en cours de révision. Celui-ci sera remplacé, dans le cadre de l'adoption du PUM, par le PPU adopté par le Conseil municipal.



PPU TOD Bois-Franc (Saint-Laurent)		
Arrondissement de Saint-Laurent		
Accès au transport collectif structurant	✓ Existant	✓ Projeté
Indice d'équité des milieux de vie (IEMV)	✓ Secteur vulnérable et prioritaire	✓ À proximité d'un secteur vulnérable et prioritaire
Opportunités	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Augmentation de l'offre résidentielle ✓ Amélioration/consolidation de l'accès aux ressources du quotidien □ Amélioration/consolidation des activités économiques 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Amélioration/consolidation (forme et fonctions urbaines) ✓ Transformation (formes et fonctions urbaines) ✓ Valorisation des milieux naturels
Types d'action	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Réglementation ✓ Investissements ✓ Réaménagement du domaine public 	<ul style="list-style-type: none"> □ Planification (élaboration ou actualisation) □ Programme de financement □ Étude hydraulique pour évaluer la capacité des réseaux d'égout



Secteur d'opportunité

- PPU
- Espace vert

Réseau existant

- Métro
- SRB

Réseau en réalisation

- REM
- SRB

Pour plus d'information, consulter le PPU en annexe 5.

Carte 4-19 PPU TOD Bois-Franc (Saint-Laurent)



4.2.2 Les programmes particuliers d'urbanisme abrogés

La démarche d'élaboration du PUM a été l'occasion d'évaluer si les PPU adoptés dans le cadre du Plan d'urbanisme de 2004 devaient être reconduits ou abrogés. L'évaluation des PPU s'est appuyée sur les critères suivants :

- les intentions ou actions ont été réalisées, mises en œuvre ou atteintes;
- les intentions ou actions ne sont plus d'actualité, ne sont plus pertinentes ou sont caduques;
- le secteur visé par le PPU a déjà fait l'objet de mutations d'envergure ou d'interventions stratégiques et la planification ne vise plus qu'une infime partie du territoire initialement visé;
- les intentions ou actions ne sont pas pertinentes à conserver dans le PUM : ainsi, l'action pourrait être incluse dans le plan d'action des arrondissements, pourrait être ou est déjà captée dans un autre outil (ex. stratégie, politique, guide, etc.) ou l'élément n'est pas de portée PUM puisqu'il ne vise pas un objet d'aménagement, d'urbanisme ou de mobilité.

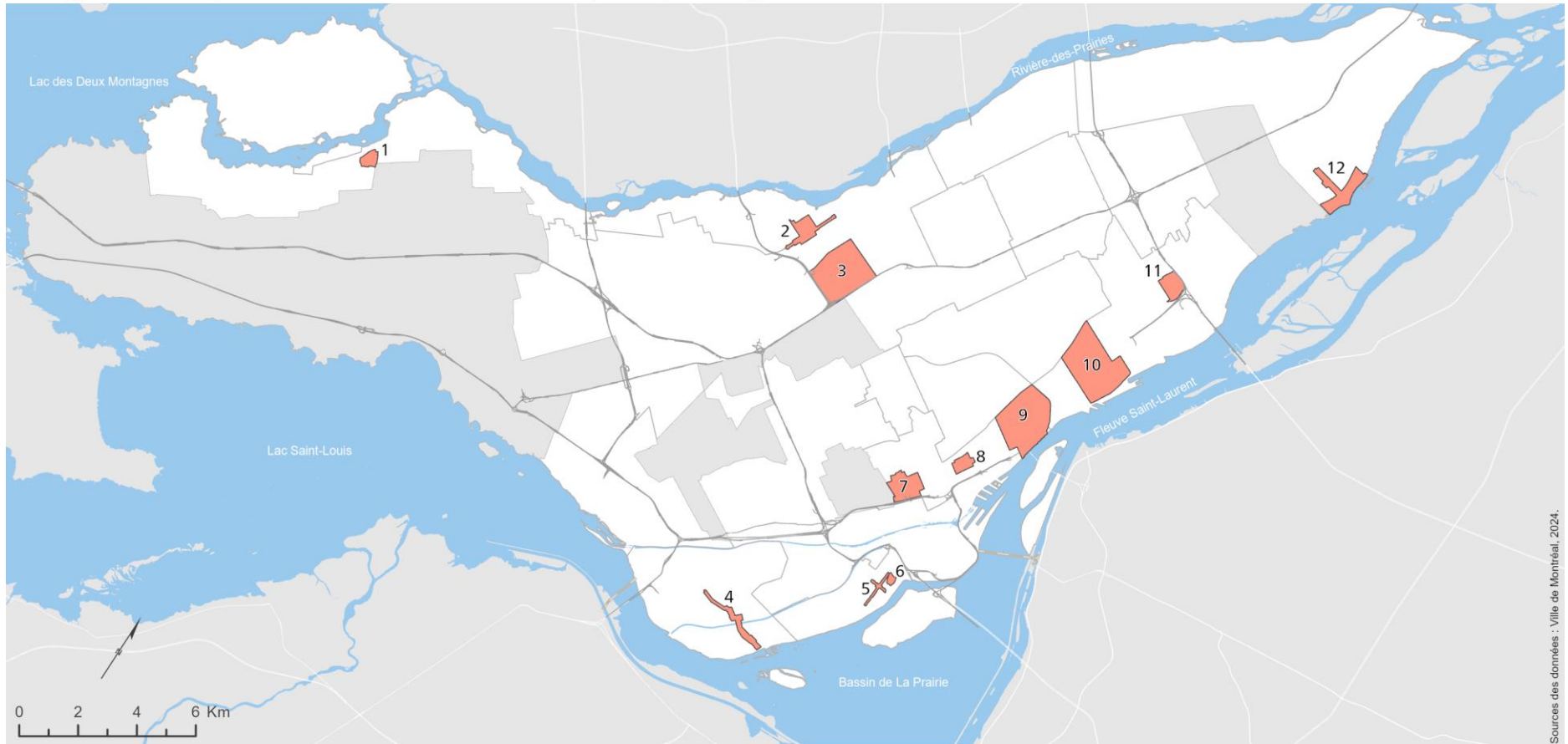
Ainsi, l'évaluation a permis de déterminer les PPU abrogés dans le cadre du règlement adoptant le PUM. Ceux-ci sont présentés dans le tableau et la carte suivants.

Tableau 4-3 Programmes particuliers d'urbanisme (PPU) abrogés dans le cadre de l'adoption du PUM

Arrondissement	PPU abrogés
Ahuntesic-Cartierville	Secteur L'Acadie-Chabanel (remplacé en partie par PPU District Central) Secteur Henri-Bourassa Ouest
LaSalle	Boulevard Shevchenko et boulevard Bishop-Power
Mercier-Hochelaga-Maisonneuve	Quartier Maisonneuve Site de l'Hôpital Louis-H. Lafontaine
Pierrefonds-Roxboro	Secteur centre de Pierrefonds
Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles	PPU Vieux-Pointe-aux-Trembles
Verdun	Rues Wellington et De l'Église Secteur Troy-Lafleur
Ville-Marie	Quartier des grands jardins Quartier des spectacles-Place des Arts Quartier Sainte-Marie




Programmes particuliers d'urbanisme (PPU) abrogés



 **PPU abrogés**

- 1. PPU Secteur centre de Pierrefonds - 1996
- 2. PPU Secteur Henri-Bourassa Ouest - 2015
- 3. PPU Secteur L'Acadie-Chabanel - 2006
- 4. PPU Boulevard Shevchenko et boulevard Bishop-Power - 2000
- 5. PPU Rues Wellington et De l'Église - 1989
- 6. PPU Secteur Troy-Lafleur - 2004
- 7. PPU Quartier des grands jardins - 2011
- 8. PPU Quartier des spectacles-Place-des-Arts - 2008
- 9. PPU Quartier Sainte-Marie - 2011

- 10. PPU Quartier Maisonneuve - 1998
- 11. PPU Site de l'Hôpital Louis-H. Lafontaine - 2003
- 12. PPU Vieux-Pointe-aux-Trembles - 2009

 Réseau routier supérieur

4.3 Les secteurs d'opportunité et leur échelle d'impact (autres que PPU)

Les secteurs d'opportunité ont été répertoriés selon leur échelle d'impact soit :

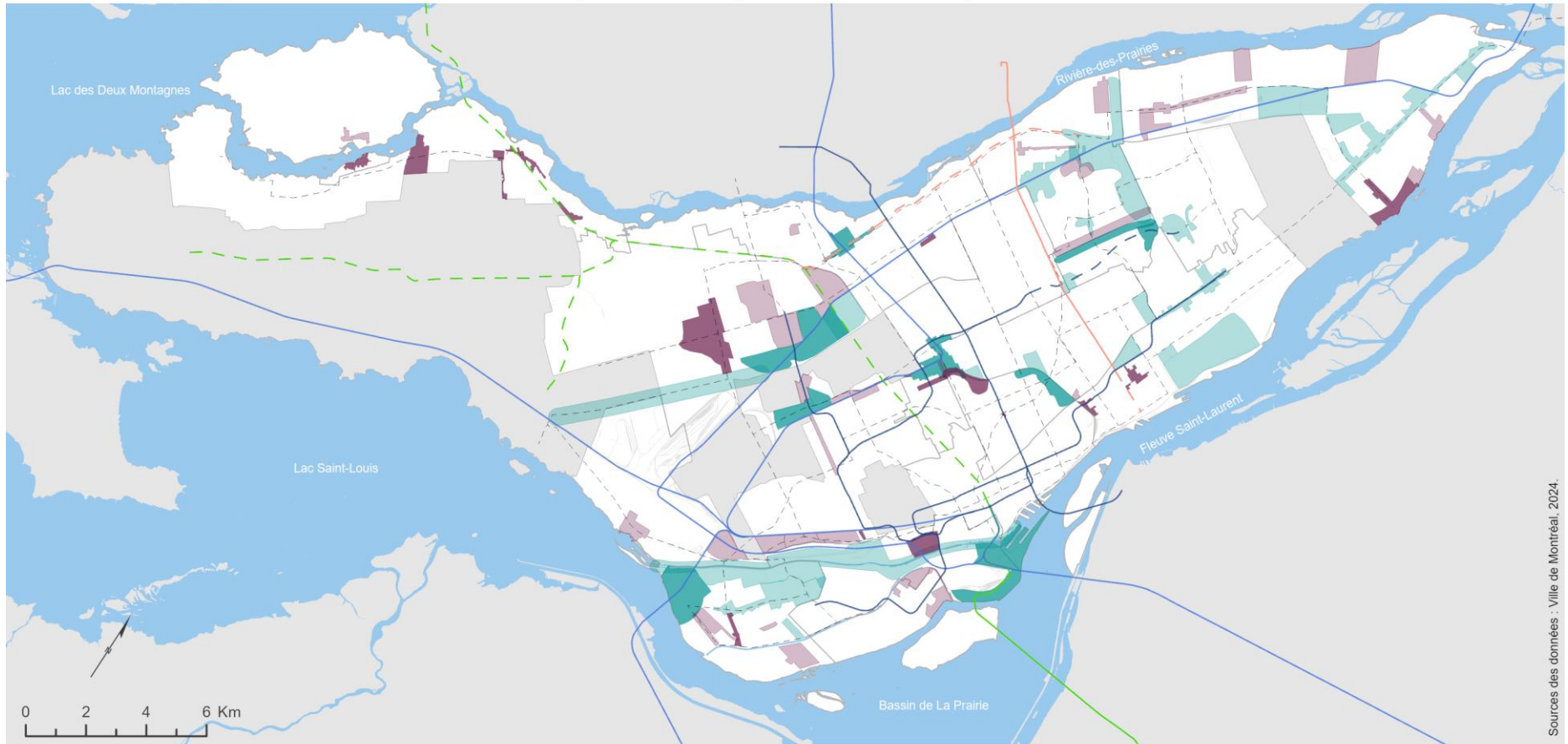
- les secteurs d'opportunité d'échelle d'impact métropolitaine;
- les secteurs d'opportunité d'échelle d'impact de quartier.



Photo 4-2 Secteur d'opportunité – Secteurs du Parc Olympique et de Bennett-Letourneau – Arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve



Secteurs d'opportunité d'échelle d'impact métropolitaine et de quartier



Échelle d'impact des secteurs

Métropolitaine

- Planifié
- À planifier

Quartier

- Planifié
- À planifier

Réseau de transport collectif structurant existant

- Métro
- REM
- SRB
- Train

Réseau de transport collectif structurant en réalisation

- Prolongement de la ligne bleue
- REM
- SRB

Réseau de transport collectif structurant projeté

- Transport collectif projeté

Carte 4-21 Secteurs d'opportunité d'échelle d'impact métropolitaine et de quartier



4.3.1 Les secteurs d'opportunité d'échelle d'impact métropolitaine

La section suivante présente l'ensemble des secteurs d'opportunité d'échelle d'impact métropolitaine. Il s'agit des secteurs dont le rayonnement actuel ou projeté dépasse la seule échelle locale du fait de l'envergure et de l'ampleur des transformations, des opportunités et des retombées pour la communauté.

Au sein de chaque échelle d'impact, les secteurs n'ont pas été classés par ordre de priorité, de réalisation ou de mise en œuvre, mais selon l'ordre suivant :

- par zone géographique :
 - Zone Est;
 - Zone Centre;
 - Zone Grand Sud-Ouest;
 - Zone Nord-Ouest.
- par ordre alphabétique des arrondissements.

Les explications relatives aux éléments de la fiche-synthèse sont présentées à la section 4.1.4 du présent chapitre.



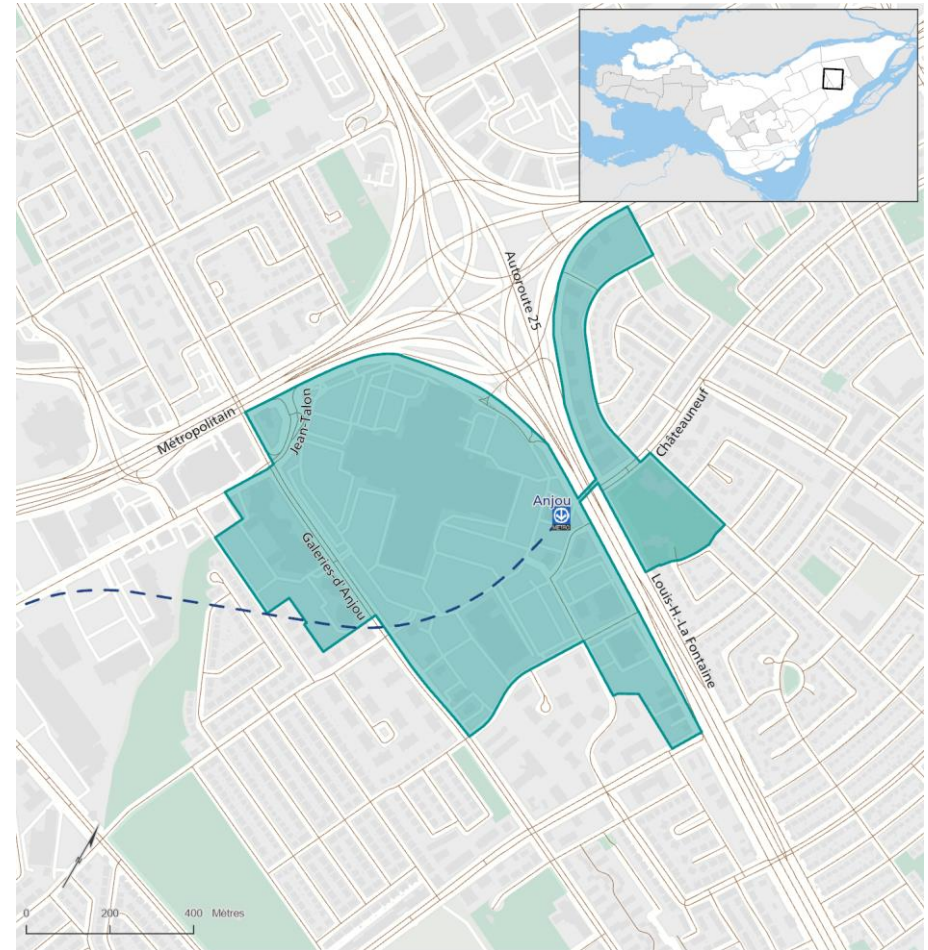
Photo 4-3 Secteur d'opportunité – Secteur Newman – Arrondissement de Lasalle

© Ville de Montréal

Les secteurs d'opportunité d'échelle d'impact métropolitaine dans la Zone Est



Pôle Anjou	<input type="checkbox"/> Planifié	<input checked="" type="checkbox"/> À planifier
Arrondissement d'Anjou	<input checked="" type="checkbox"/> Secteur priorisé	
Échelle d'impact	<input checked="" type="checkbox"/> Métropolitaine	<input type="checkbox"/> Quartier
Accès au transport collectif structurant	<input checked="" type="checkbox"/> Existant	<input checked="" type="checkbox"/> Projeté
Indice d'équité des milieux de vie (IEMV)	<input checked="" type="checkbox"/> Secteur vulnérable et prioritaire	<input checked="" type="checkbox"/> À proximité d'un secteur vulnérable et prioritaire
Opportunités	<input checked="" type="checkbox"/> Augmentation de l'offre résidentielle <input checked="" type="checkbox"/> Amélioration/consolidation de l'accès aux ressources du quotidien <input checked="" type="checkbox"/> Amélioration/consolidation des activités économiques	<input checked="" type="checkbox"/> Amélioration/consolidation (forme et fonctions urbaines) <input checked="" type="checkbox"/> Transformation (formes et fonctions urbaines) <input type="checkbox"/> Valorisation des milieux naturels
Types d'action	<input checked="" type="checkbox"/> Réglementation <input checked="" type="checkbox"/> Investissements <input checked="" type="checkbox"/> Réaménagement du domaine public	<input checked="" type="checkbox"/> Planification (élaboration ou actualisation) <input type="checkbox"/> Programme de financement <input type="checkbox"/> Étude hydraulique pour évaluer la capacité des réseaux d'égout



Secteur d'opportunité

- Échelle d'impact : Métropolitaine
- Espace vert

Réseau en réalisation

- Prolongement de la ligne bleue

Carte 4-22 Pôle Anjou



Contexte

Le secteur du Pôle Anjou, d'une superficie d'environ 60 hectares, fait partie du secteur Anjou-Langelier, établi comme l'un des secteurs de planification stratégiques pour accueillir l'une des cinq nouvelles stations de métro envisagées dans le cadre du projet de prolongement de la ligne bleue de métro vers l'est de l'île. Le projet s'étend en tunnel sur plus de 5,5 kilomètres dans l'axe de la rue Jean-Talon Est et devrait être mis en service en 2030.

La localisation stratégique du secteur, aux abords de l'échangeur des autoroutes 40 et 25, a permis le développement d'un pôle commercial et d'affaires à rayonnement régional dans les années 1960. Tout comme les autres grands centres d'achat développés au cours de la même période en lien avec leur visibilité exceptionnelle depuis les autoroutes, les Galeries d'Anjou, les Halles d'Anjou ou encore le Carrefour Langelier plus à l'ouest se sont développés sans égard à l'échelle piétonne. La présence de l'automobile prédomine largement dans le paysage du secteur (autoroutes, grands boulevards et stationnement de surface) et contribue à créer un immense îlot de chaleur urbain. Les espaces verts sont également presque inexistants et la canopée actuelle est d'environ 3 %.

Un exercice de planification détaillée est en cours pour définir le cadre du réaménagement du secteur afin d'assurer son intégration dans le milieu environnant, le tout dans une perspective de transition écologique et de cohérence d'ensemble.

La transformation du secteur implique de relever d'importants défis, tant en termes d'aménagement que de mobilité, et nécessite une bonne coordination de l'ensemble des partenaires, notamment fonciers, de la Ville de Montréal. Parmi les enjeux d'aménagement et de mobilité soulevés figurent principalement :

- **la maîtrise foncière principalement privée.** Considérant l'absence de maîtrise foncière de la Ville et l'ampleur des interventions requises pour transformer ce secteur, la contribution des différents paliers de gouvernements ainsi qu'une collaboration solide des propriétaires fonciers seront indispensables;
- **l'immense taille des lots.** Le lotissement rend les parcours piétonniers difficiles et peu agréables (peu de rues et peu d'espace pour les piétons);
- **la rareté des espaces verts et la faible canopée.** Avec la présence de grandes surfaces minérales créant un grand îlot de chaleur, le secteur des Galeries d'Anjou, situé à l'ouest de l'autoroute, contraste fortement avec le secteur résidentiel situé à l'est dont la canopée est plus dense;
- **l'opportunité d'un développement mixte, innovant et résilient.** Les terrains du secteur sont sous-utilisés et l'arrivée du métro représente une opportunité;
- **la transformation des centres commerciaux des années 1960.** La tendance actuelle vise notamment la diminution des surfaces des commerces de détail;
- **la présence de nombreux emplois liés à la forte présence de commerces de détail.** Le rôle de pôle d'emplois du secteur à prendre en compte dans le cadre de la transformation du site;
- **la diversification de l'offre résidentielle,** notamment des typologies résidentielles, pour répondre à l'éventail des besoins de la population;
- **la cohabitation entre usages variés et la prise en compte des nuisances** afin de créer un milieu de vie de qualité;
- **l'intégration du nouveau quartier dans le tissu existant.** Le secteur est composé majoritairement d'immeubles de 4 à 16 étages et de plex;
- **l'absence d'espaces publics et leur qualité lors de leur conception** (localisation, taille, mise en réseau, parc éponge, etc.). Le secteur n'est notamment pas aménagé à la faveur du piéton;
- **la minéralisation et l'imperméabilisation des sols.** Le secteur est caractérisé par de grandes superficies minéralisées n'ayant aucune mesure de gestion écologique des eaux pluviales;
- **la cohérence générale et l'image d'un quartier plus résilient.** L'urbanisation du secteur, avec l'arrivée des autoroutes dans les années 1960-1970, a produit un territoire consacré à l'automobile principalement composé de grandes emprises foncières assez peu perméables et en retrait de la rue, sans équipements collectifs ni espaces publics de qualité;
- **l'amélioration des conditions de mobilité.** La présence de grandes infrastructures de transport routier limite les déplacements et l'accessibilité aux quartiers limitrophes et à leurs équipements collectifs. La faiblesse du réseau d'autobus contribue à enclaver le secteur pour les ménages sans automobile et l'absence de cheminements piétons et cyclables continus et sécurisés;
- **l'offre d'équipements collectifs et institutionnels.** Le secteur ne dispose pas d'une offre adéquate permettant de répondre aux besoins des futurs résidents et résidents.



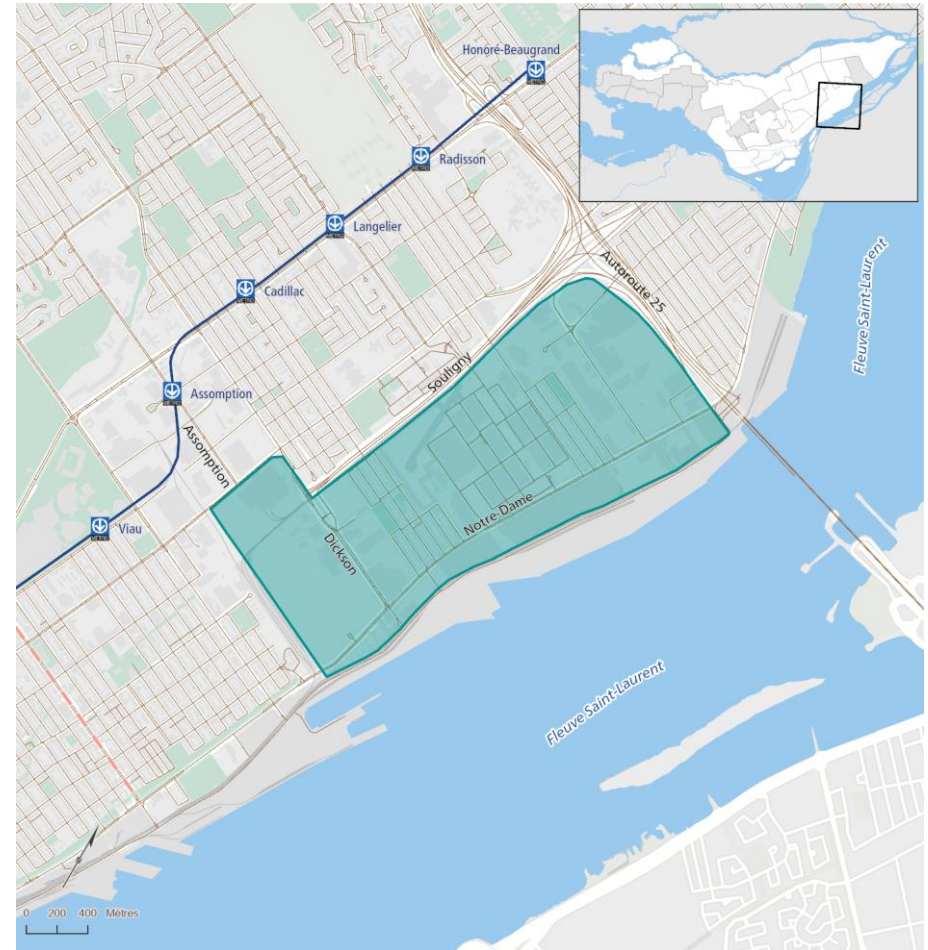
Objectifs

Les intentions générales et hypothèses de planification préliminaires retenues serviront de guide pour toute intervention des promoteurs, professionnels, propriétaires et partenaires institutionnels de la Ville, aussi bien pour l'aménagement du domaine public que pour le développement des terrains privés. Parmi celles-ci :

- **l'intensification et la diversification des activités** pour renforcer le caractère urbain et multifonctionnel du secteur avec notamment la restructuration du stationnement extérieur, une innovation dans l'occupation et l'offre commerciale, la mixité des usages avec une offre d'équipements collectifs et culturels, la compacité du bâti, le verdissement, etc. Ainsi, la mixité verticale des usages pourrait être explorée, tout comme la répartition sensible des hauteurs, de la densité ainsi que la forme urbaine souhaitable. La diversification de l'offre résidentielle pourrait également être favorisée pour répondre à une grande pluralité de ménages. L'offre résidentielle devrait être multiple et comprendre notamment une part importante de logements abordables et pérennes et ce, pour différents types de clientèles comme les personnes âgées ou les familles. Ces nouveaux logements devraient, idéalement, être situés à proximité d'une offre de commerces et de services renouvelée;
- **l'augmentation de l'offre en services publics**, entre autres, au plan des établissements de santé et services sociaux et des écoles, afin de répondre aux besoins de la population actuelle et projetée du secteur. À cet effet, une école primaire doit être planifiée en amont afin d'assurer une desserte adéquate aux nouvelles familles qui vont s'installer dans le nouveau secteur;
- **l'intégration d'installations culturelles** et l'étude de l'opportunité de prévoir des espaces pour les artistes et les organismes culturels en fonction des besoins;
- **l'amélioration de la desserte en transport collectif (en plus de l'arrivée du métro) et de la place réservée aux piétons et aux cyclistes**. Tout le secteur devrait bénéficier d'une offre de mobilité renforcée et favorable aux déplacements des piétons et des cyclistes avec l'arrivée d'une station de métro combinée à un terminal de bus ainsi qu'un franchissement sous-terrain de l'autoroute 25;
- **l'intégration urbaine optimale des infrastructures de déplacement soutenant la mobilité durable des personnes**. Les édicules, le terminus et les structures auxiliaires dans des bâtiments multifonctionnels, la mise en valeur des abords de la future station, la conception et l'encadrement d'une trame de rue claire, d'espaces publics de qualité facilitant les connexions et la mobilité active et collective;
- **la qualité des espaces publics et la perméabilisation des sols**. L'innovation dans la conception d'un nouveau quartier branché sur un projet structurant de transport collectif porte également sur la qualité des espaces publics : localisation, dimensionnements, mise en réseau, nature des espaces divers (places et placettes, trame verte, rue partagée, parc linéaire, parc éponge, microforêt urbaine, etc.). Le rehaussement de la qualité de l'environnement urbain avec notamment la consolidation du cadre bâti pour encadrer les lieux publics et offrir confort et sécurité;
- **la prise en compte de l'urgence climatique**. Il est essentiel d'améliorer la résilience du territoire face aux aléas climatiques en assurant un verdissement massif du secteur pour limiter les îlots de chaleur, augmenter la canopée, permettre la gestion optimale des eaux de pluie avec la réduction des surfaces imperméables. L'efficacité énergétique des bâtiments doit également être mise de l'avant;
- **l'amélioration de l'image du quartier et la cohérence des développements**. Avec l'arrivée de la station de métro, la transformation du secteur doit permettre la création d'une trame de rue favorisant les transports actifs et le verdissement ainsi que la création de nouveaux espaces verts structurants;
- **la bonne cohabitation entre les différentes fonctions urbaines et la mitigation des nuisances**. Les interventions à mener doivent permettre de favoriser la création d'un milieu de vie complet, sain, attractif et dynamique qui réponde adéquatement aux besoins en limitant les nuisances liées aux infrastructures routières et de transport d'énergie (autoroute, lignes à haute tension, etc.).



Assomption Sud–Longue-Pointe		
Arrondissement de Mercier–Hochelaga–Maisonneuve		
Échelle d'impact	✓ Métropolitaine	□ Quartier
Accès au transport collectif structurant	✓ Existant	✓ Projeté
Indice d'équité des milieux de vie (IEMV)	✓ Secteur vulnérable et prioritaire	✓ À proximité d'un secteur vulnérable et prioritaire
Opportunités	<input type="checkbox"/> Augmentation de l'offre résidentielle ✓ Amélioration/consolidation de l'accès aux ressources du quotidien ✓ Amélioration/consolidation des activités économiques	✓ Amélioration/consolidation (forme et fonctions urbaines) <input type="checkbox"/> Transformation (formes et fonctions urbaines) ✓ Valorisation des milieux naturels
Types d'action	✓ Réglementation ✓ Investissements ✓ Réaménagement du domaine public	✓ Planification (élaboration ou actualisation) <input type="checkbox"/> Programme de financement <input type="checkbox"/> Étude hydraulique pour évaluer la capacité des réseaux d'égout



Carte 4-23 Assomption Sud–Longue-Pointe



Contexte

Délimité par l'avenue Souigny, l'autoroute 25 (A-25), les installations du Port de Montréal, ainsi que le chemin de fer et la gare de triage du Canadien National (CN), le secteur Assomption Sud-Longue-Pointe occupe plus de 333 hectares. Il se situe dans le district Maisonneuve–Longue-Pointe de l'arrondissement Mercier–Hochelaga-Maisonneuve. Le secteur à dominante industrielle comporte deux enclaves résidentielles, soit le quartier Guybourg et le quartier Haig-Beauclerk ainsi que les milieux adjacents touchés tels que Viauville et Notre-Dame-des-Victoires. Ces secteurs sont séparés par la base militaire de Longue-Pointe et sont entourés par de larges bâtiments industriels et commerciaux.

Les constructions successives de grandes infrastructures telles que la construction du Canadien Pacifique, de la base militaire, de l'autoroute transcanadienne et du pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine ont forgé le territoire. La localisation du secteur à proximité du Port de Montréal et l'accès à une desserte ferroviaire et autoroutière contribuent au positionnement stratégique des grandes entreprises industrielles. Toutefois, les grandes infrastructures s'imposent sur le terrain comme des barrières urbaines difficilement franchissables. Ainsi, les déplacements actifs ou en transport collectif sont délaissés, au profit des déplacements automobiles. La rue Notre-Dame Est constitue le seul lien qui traverse entièrement le secteur d'est en ouest en plus d'être un tronçon de la route verte n° 5. Cet itinéraire cyclable permet de saisir la richesse du patrimoine industriel remontant aux origines de Montréal et le lien intime de la ville avec le fleuve. Le paysage portuaire et industriel est également un attrait caractéristique du territoire.

Les interfaces entre les milieux résidentiels et industriels sont sensibles. Les lots résidentiels avoisinent des lots de très grande envergure créant une disparité importante dans la trame urbaine. De nombreuses nuisances (bruit, poussières, vibrations, odeurs, etc.) émanant des usages présents ont des conséquences sur les résidentes et résidents au sein, mais également aux abords du secteur. De nombreux terrains sont vacants ou en redéveloppement, cependant la contamination des sols est un enjeu pour la revalorisation des terrains concernés. L'indice de canopée est très faible, mais toutefois plus élevé dans les enclaves résidentielles que dans le reste du secteur. Les services et les commerces de proximité pour les habitants ne sont également pas suffisants.

Ainsi, les enjeux d'aménagement et de mobilité sont :

- la présence de nombreux terrains contaminés;
- la sous-utilisation de plusieurs terrains qui présentent un potentiel de requalification;
- la quantité importante d'acteurs consommateurs d'espace et générant des nuisances (bruit, poussières, vibrations, odeurs, trafic, etc.);
- la fermeture et la faible mise en valeur du cadre bâti industriel et de l'aménagement des terrains;
- la cohabitation des usages;
- l'enclavement du secteur avec la présence de nombreuses infrastructures qui constituent des barrières physiques;
- la congestion sur le réseau routier;
- le manque de convivialité et de sécurité sur le réseau viaire qui n'encourage pas les déplacements actifs;
- la faible desserte en transport collectif;
- la présence de deux enclaves résidentielles dans un secteur à dominante économique;
- la présence de zones de désert alimentaire et de services;
- la faible canopée et la présence marquée d'îlots de chaleur;
- l'absence de points de vue sur le fleuve ou même sur les activités portuaires malgré le fait que le secteur soit adjacent au fleuve.



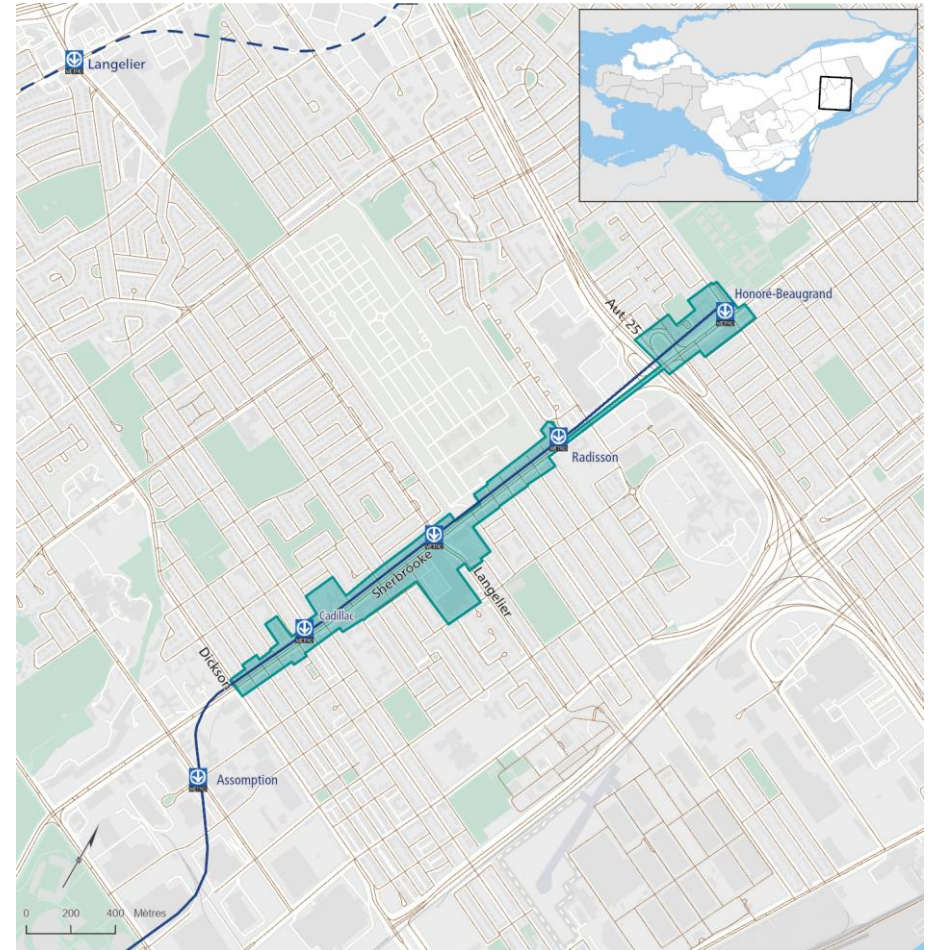
Objectifs

Les intentions générales pour le secteur sont :

- En matière de cohabitation des usages :
 - profiter de chaque occasion pour réduire les nuisances;
 - assurer une transition entre les secteurs résidentiels et industriels et une bonne cohabitation des usages;
 - accompagner les entreprises déjà existantes dans le secteur de façon à ce qu'elles exercent leurs activités dans le respect de la qualité de vie de la population et selon les meilleurs standards environnementaux;
 - encourager l'agencement des bandes tampons à l'aménagement des sites de manière à contribuer à la qualité, à l'originalité des aménagements des milieux de vie ainsi qu'à la réduction des nuisances;
 - favoriser une implantation des bâtiments encadrant la rue et une ouverture de ceux-ci sur l'espace public de manière à créer des rues conviviales;
 - renforcer l'offre de services de proximité au sein des quartiers résidentiels;
 - assurer la complémentarité des usages en autorisant notamment la présence de magasins d'usines et de commerces au rez-de-chaussée d'industries.
- En ce qui concerne la gestion écologique, le verdissement et la mobilité dans le secteur :
 - bonifier le verdissement et la gestion durable de l'eau notamment en incorporant des mesures de gestion des eaux pluviales à même les sites;
 - acquérir et développer un réseau d'espaces verts interconnectés, notamment afin de créer un parc linéaire pour connecter les boisés Vimont et Steinberg;
 - concevoir des aménagements paysagers esthétiques et de qualité participant activement à la gestion et à l'aspect agréable du site (apport d'ombre, génération d'îlots de fraîcheur, contribution à la biodiversité, modération des vents, etc.);
 - miser sur une performance environnementale élevée, ainsi qu'une certification écologique des bâtiments (stratégies écoénergétiques et énergies renouvelables);
 - encourager la mobilité durable en développant et sécurisant les déplacements en transports actifs et collectifs.
- Enfin, en matière d'architecture et d'aménagement des sites :
 - concevoir les bâtiments de manière à ce qu'ils contribuent à répondre aux besoins non seulement des usagers, mais aussi des autres résidentes et résidents (ex. mur coupe-son, installations récréatives, serre sur les toits, etc.);
 - privilégier l'emploi de matériaux recyclables et produits localement;
 - encourager le redéveloppement de sites et de bâtiments industriels en hauteur plutôt qu'en utilisant davantage de superficies de terrain;
 - minimiser l'incidence de la construction sur les quartiers adjacents;
 - minimiser les aires de stationnement de surface, notamment en mutualisant les espaces;
 - favoriser l'occupation de surfaces vacantes ou sous-utilisées, dont les toitures, pour l'implantation d'activités récréatives, d'agriculture urbaine ou autres;
 - mettre en valeur les bâtiments présentant une valeur patrimoniale;
 - saisir les opportunités d'offrir des vues sur les fleuves et les activités portuaires;
 - favoriser une facture architecturale contemporaine et singulière, en respect avec l'esprit du lieu lors de nouvelle construction.



Corridor de la rue Sherbrooke Est entre les rues Dickson et Honoré-Beaugrand		
Arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve		
Échelle d'impact	✓ Métropolitaine	<input type="checkbox"/> Quartier
Accès au transport collectif structurant	✓ Existant	✓ Projeté
Indice d'équité des milieux de vie (IEMV)	✓ Secteur vulnérable et prioritaire	✓ À proximité d'un secteur vulnérable et prioritaire
Opportunités	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Augmentation de l'offre résidentielle ✓ Amélioration/consolidation de l'accès aux ressources du quotidien <input type="checkbox"/> Amélioration/consolidation des activités économiques 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Amélioration/consolidation (forme et fonctions urbaines) ✓ Transformation (formes et fonctions urbaines) <input type="checkbox"/> Valorisation des milieux naturels
Types d'action	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Réglementation ✓ Investissements ✓ Réaménagement du domaine public 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Planification (élaboration ou actualisation) <input type="checkbox"/> Programme de financement <input type="checkbox"/> Étude hydraulique pour évaluer la capacité des réseaux d'égout



Carte 4-24 Corridor de la rue Sherbrooke Est entre les rues Dickson et Honoré-Beaugrand



Contexte

La rue Sherbrooke Est traverse l'arrondissement de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve d'est en ouest et constitue une artère structurante pour celui-ci. Son développement, consolidé dans les années 1960 à 1970, présente une variation importante dans la trame urbaine. La taille des lots est variée, allant de la simple tête d'îlot à des terrains de centre commercial de grande envergure. Les bâtiments sont érigés en recul par rapport à la rue, toutefois l'espace libéré en cour avant est souvent consacré aux véhicules, notamment pour l'aménagement de stationnements en façade. Les constructions sont généralement de taille modeste, d'un à deux étages, avec une architecture simple et fonctionnelle. L'accent est mis sur la visibilité des commerces depuis la rue et l'accès facile pour les véhicules.

Outre les bâtiments commerciaux, des bâtiments résidentiels de moyenne densité se composent principalement d'appartements et de copropriétés et s'intègrent dans le tissu urbain existant, avec une architecture sobre.

La rue Sherbrooke Est bénéficie d'une excellente desserte en transport collectif grâce à la présence de la ligne verte du métro de Montréal et aux nombreuses lignes d'autobus qui la parcourent. La rue est également facilement accessible via l'autoroute 25 qui se connecte à l'autoroute 40 de même qu'au tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine. Les stations de métro situées le long de l'artère offrent des opportunités de développement et de requalification urbaine, en favorisant une densification intelligente près des nœuds de transport collectif.

La portion de la rue Sherbrooke Est, qui traverse l'arrondissement, présente des tronçons qui offrent des vocations et des ambiances distinctes par la forme, la hauteur, les reculs, les usages, etc. Certains tronçons particuliers sont par ailleurs intégrés dans des planifications détaillées distinctes. C'est notamment le cas de la portion de la rue Sherbrooke Est bordant le secteur du Parc olympique, celle allant de la rue Viau à la rue Dickson, intégrée dans le PPU Assomption Nord, ainsi que la portion allant de la rue Beauclerk et des Groseilliers jusqu'à l'autoroute 25, incluse dans la planification détaillée du secteur Radisson.

Actuellement, la rue Sherbrooke Est est une artère où l'automobile domine le paysage et où la trame urbaine n'est pas consolidée. Par sa fonction de réseau artériel au sein de l'agglomération, elle s'est développée afin que les déplacements en automobiles soient fluides, et ce, au détriment du transport actif.

Les enjeux d'aménagement et de mobilité pour le secteur sont :

- un environnement priorisant les déplacements automobiles et peu favorables au transport actif;
- le faible encadrement de la rue et les implantations bâties hétérogènes, peu invitantes pour les piétons et les cyclistes;
- la variabilité du gabarit du cadre bâti, la non-harmonisation et la faible qualité de l'architecture et de la volumétrie;
- la faible densité d'occupation du sol et la présence de vastes espaces consacrés aux stationnements;
- la faible valorisation du cadre paysager avec l'absence d'éléments signature ou identitaire, peu d'aménagements de qualité des terrains, un affichage hétéroclite, une surabondance de stationnements favorisant les îlots de chaleur, etc.;
- la gestion des interfaces et des transitions entre les milieux établis et les développements futurs;
- la nécessité d'atténuer les nuisances générées par le trafic automobile, tant sur le plan acoustique que visuel. Étant une artère principale, elle est sujette à une circulation intense, engendrant des niveaux sonores élevés et une présence visuelle prédominante de véhicules.



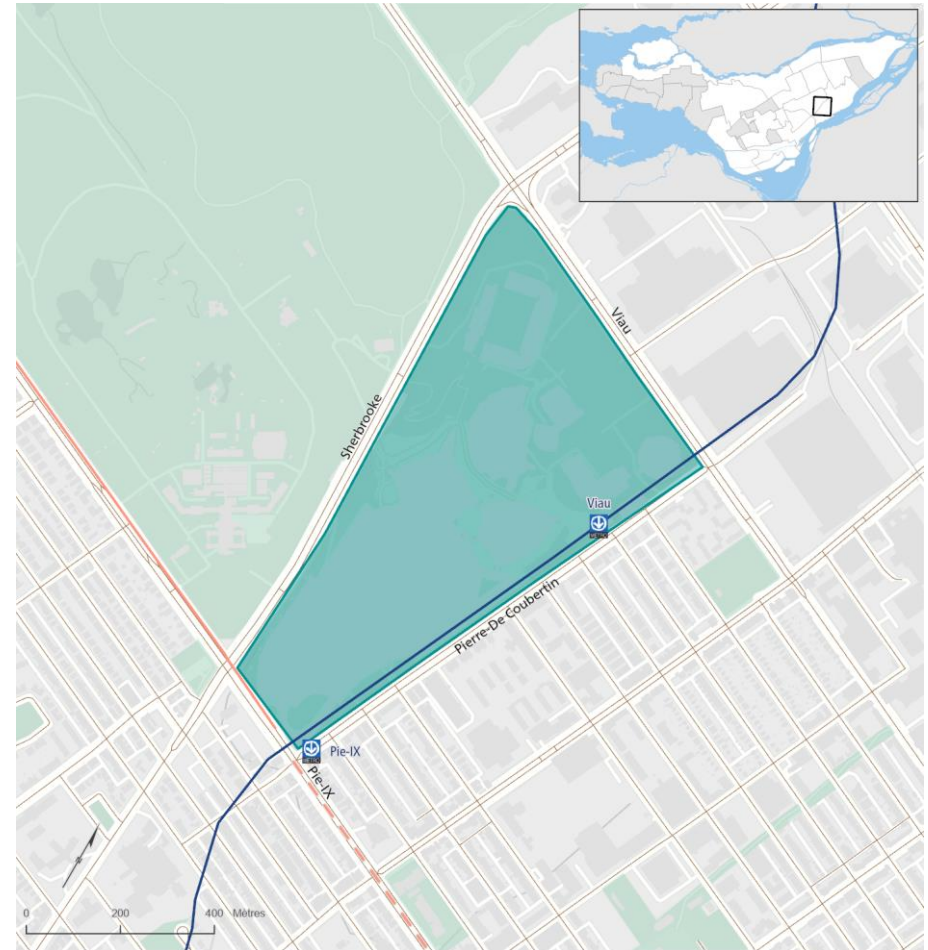
Objectifs

Les stations de métro situées le long de la rue Sherbrooke Est offrent des opportunités de développement et de requalification urbaine, en favorisant une densification intelligente près des nœuds de transport collectif. Dans ce contexte, les intentions générales pour le secteur sont :

- densifier la rue Sherbrooke Est notamment autour des stations de métro;
- valoriser le potentiel de requalification du secteur à des fins résidentielles et mixtes, en particulier les grands sites commerciaux;
- intensifier et diversifier les activités et les sites sous-utilisés afin de renforcer le caractère urbain et multifonctionnel du secteur :
 - explorer des possibilités de construction en hauteur qui préservent la qualité de vie des résidentes et résidents et la convivialité de la rue;
 - prendre en compte les caractéristiques architecturales et l'échelle des bâtiments adjacents lors de la planification de nouveaux projets, en veillant à préserver l'intimité, l'ensoleillement et les vues des résidentes et résidents tout en minimisant les incidences négatives telles que l'ombre portée;
 - revoir la gestion des interfaces afin d'assurer une transition harmonieuse entre les quartiers résidentiels comprenant des habitations unifamiliales ou des plex et les développements le long de la rue Sherbrooke Est;
- améliorer la qualité du paysage urbain de la rue Sherbrooke Est;
- assurer l'intégration des constructions à leur milieu d'insertion, notamment en ce qui a trait à l'alignement, à la typologie, à la volumétrie, etc.;
- concevoir une forme urbaine favorisant la segmentation du cadre bâti, l'encadrement de la rue avec des marges avant prévues pour permettre des aménagements paysagers ou des cafés-terrasses;
- dissimuler les stationnements extérieurs ainsi que les entrées de garage depuis la rue Sherbrooke;
- accroître le verdissement et l'offre d'espaces publics de manière à améliorer la qualité de vie de la population, à atténuer les îlots de chaleur urbains et à favoriser la biodiversité;
- bonifier les infrastructures réservées aux piétons et aux cyclistes pour faciliter leurs déplacements et créer un environnement sécuritaire;
- atténuer les nuisances générées par le trafic automobile, tant sur le plan acoustique que sur le plan visuel.



Parc olympique	<input type="checkbox"/> Planifié	<input checked="" type="checkbox"/> À planifier
Arrondissement de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve	<input type="checkbox"/> Secteur priorisé	
Échelle d'impact	<input checked="" type="checkbox"/> Métropolitaine	<input type="checkbox"/> Quartier
Accès au transport collectif structurant	<input checked="" type="checkbox"/> Existant	<input checked="" type="checkbox"/> Projeté
Indice d'équité des milieux de vie (IEMV)	<input type="checkbox"/> Secteur vulnérable et prioritaire	<input checked="" type="checkbox"/> À proximité d'un secteur vulnérable et prioritaire
Opportunités	<input type="checkbox"/> Augmentation de l'offre résidentielle <input checked="" type="checkbox"/> Amélioration/consolidation de l'accès aux ressources du quotidien <input checked="" type="checkbox"/> Amélioration/consolidation des activités économiques	<input checked="" type="checkbox"/> Amélioration/consolidation (forme et fonctions urbaines) <input type="checkbox"/> Transformation (formes et fonctions urbaines) <input checked="" type="checkbox"/> Valorisation des milieux naturels
Types d'action	<input checked="" type="checkbox"/> Réglementation <input checked="" type="checkbox"/> Investissements <input type="checkbox"/> Réaménagement du domaine public	<input checked="" type="checkbox"/> Planification (élaboration ou actualisation) <input type="checkbox"/> Programme de financement <input type="checkbox"/> Étude hydraulique pour évaluer la capacité des réseaux d'égout



Secteur d'opportunité

- Échelle d'impact : Métropolitain
- Espace vert

Réseau existant

- Métro
- SRB

Réseau en réalisation

- SRB

Carte 4-25 Parc olympique



Contexte

Le Parc olympique de Montréal constitue un pôle sportif, culturel et de loisir d'envergure. Situé dans l'est de Montréal, le parc est un témoin de l'évolution du quartier et de la ville. Le secteur du Parc olympique se définit par le quadrilatère d'une superficie d'environ 49 hectares, formé par le boulevard Pie-IX à l'ouest, les rues Sherbrooke au nord, Viau à l'ouest et l'avenue Pierre-De Coubertin au sud. La vocation récréotouristique du lieu compte plus de 100 ans d'histoire. Au fil des années, le secteur a vu se succéder la construction de multiples équipements collectifs importants, tels que la création du Jardin botanique, l'aménagement d'un golf dans la portion au nord de la rue Sherbrooke, la construction du centre Pierre-Charbonneau, la mise sur pied du centre récréatif Maurice-Richard et plusieurs autres. C'est toutefois seulement au milieu des années 60 que le site est consacré à la tenue d'olympiade et en 1970 que Montréal est retenue comme hôte pour les Jeux olympiques de 1976. Dès l'annonce de l'obtention des Jeux olympiques s'ensuit un développement effréné du secteur qui se voit doté de bâtiments aujourd'hui iconiques. Le secteur du Parc olympique entreprend, au début des années 90, un retour vers une vocation récréotouristique, auparavant relayée au second plan au profit du sport. La conversion du vélodrome en Biodôme, l'arrivée du planétarium et la construction du cinéma consolideront cette vocation.

La majorité du secteur visé est la propriété de la Société de développement et de mise en valeur du Parc olympique. La société de transport de Montréal est également propriétaire de deux espaces où l'on retrouve les stations de métro Pie-IX et Viau et finalement, un terrain appartient à la compagnie France Film inc., soit le terrain où l'on trouve le cinéma Starcity.

Les équipements d'ampleur internationale s'insèrent dans des milieux de vie d'une tout autre échelle. L'environnement immédiat du site est très varié, autant au plan de la forme que des usages. Il est composé du Jardin botanique et du parc Maisonneuve situés dans l'arrondissement de Rosemont–Petite-Patrie au nord, de bâtiments industriels à l'est, et de quartiers résidentiels au sud et à l'ouest. Le tissu urbain présente de grandes variations, notamment en ce qui concerne la différence marquée de la taille des lots. Le lot du stade représente l'équivalent d'environ 20 îlots résidentiels situés au sud.

Les rues Sherbrooke et Viau, ainsi que l'avenue Pierre-De Coubertin et le boulevard Pie-IX permettent un accès véhiculaire au site. Malgré la large place consacrée à l'automobile dans la conception de l'espace, le métro joue un rôle structurant dans la desserte du secteur et des utilisateurs de ses différents équipements. Aujourd'hui, le quadrilatère du Parc olympique, en plus d'être desservi par deux stations de métro et de nombreux arrêts d'autobus, bénéficie de la proximité de l'axe du SRB Pie-IX. Par la proximité des stations de métro, l'entièreté du secteur se trouve desservie par le réseau de transport collectif structurant. Un réseau cyclable bien développé dessert les abords du secteur et certaines pistes traversent les installations.

Les enjeux d'aménagement et de mobilité pour le secteur sont :

- le maintien et la consolidation de la vocation récréotouristique, patrimoniale et emblématique des lieux;
- une offre de services limitée (aucun lieu d'hébergement n'est offert sur site et l'offre alimentaire est très restreinte)³;
- l'ouverture du site sur le quartier et l'importance de la gestion des interfaces;
- la facilitation de l'accès au site pour les cyclistes et les piétons et sa connexion au milieu;
- la perméabilité du site et la connexion à son milieu environnant;
- l'optimisation de l'espace et le potentiel de requalification de certains sites;
- la vocation des grands espaces et leur contribution à la lutte et à l'adaptation aux changements climatiques;
- la sous-utilisation et le manque d'appropriation de l'espace par les utilisateurs et la population du quartier (vocation des grands espaces bétonnés, pavés ou gazonnés).

³ Les études réalisées sur la fréquentation des installations dans le quadrilatère du Parc olympique ont permis de démontrer que celui-ci bénéficie d'une force d'attraction importante. Les usagères et usagers s'y rendent en grand nombre pour visiter les

installations d'Espace pour la vie ou voir la tour de Montréal, toutefois ceux-ci n'ont pas tendance à prolonger leur séjour sur le site. Ces visites écourtées pourraient s'expliquer notamment par une offre de service limitée.



Objectifs

Les intentions générales pour le secteur sont :

- **optimiser les activités récréotouristiques, tout en assurant leur intégration au milieu urbain environnant :**

- consolider la vocation récréotouristique du secteur en encourageant l'implantation d'activités complémentaires;
- diversifier l'offre de services;
- évaluer la possibilité de diversifier les usages et de mettre en valeur les sites sous-utilisés, tels les grands espaces bétonnés ou gazonnés ainsi que le Stade lui-même.

- **accroître la connectivité du secteur à son environnement immédiat et favoriser l'appropriation des lieux :**

En plus de la vocation récréotouristique, l'arrimage du quadrilatère aux quartiers environnants est mis de l'avant. Une attention particulière doit être portée sur les interfaces de manière à ouvrir le site sur l'extérieur et faciliter l'accès pour les cyclistes et les piétons. Le secteur se doit d'être invitant et connecté à son milieu sur chacune de ses faces. Comme il jouit d'un emplacement stratégique, l'effort pour rendre le site plus perméable aux déplacements devrait être tourné davantage vers la mobilité active que véhiculaire.

- rendre le secteur plus attrayant, sécuritaire et confortable pour les piétons et les cyclistes en prévoyant notamment l'aménagement de lieux publics de qualité et un aménagement paysager approprié;
- mieux définir les entrées du Parc olympique afin d'améliorer son accessibilité;
- assurer de meilleurs liens pour les piétons et les cyclistes notamment dans la portion est et sud du secteur.

- **protéger et mettre en valeur le patrimoine bâti et paysager du secteur :**

- protéger et mettre en valeur certaines vues vers le Stade et le Village olympique.

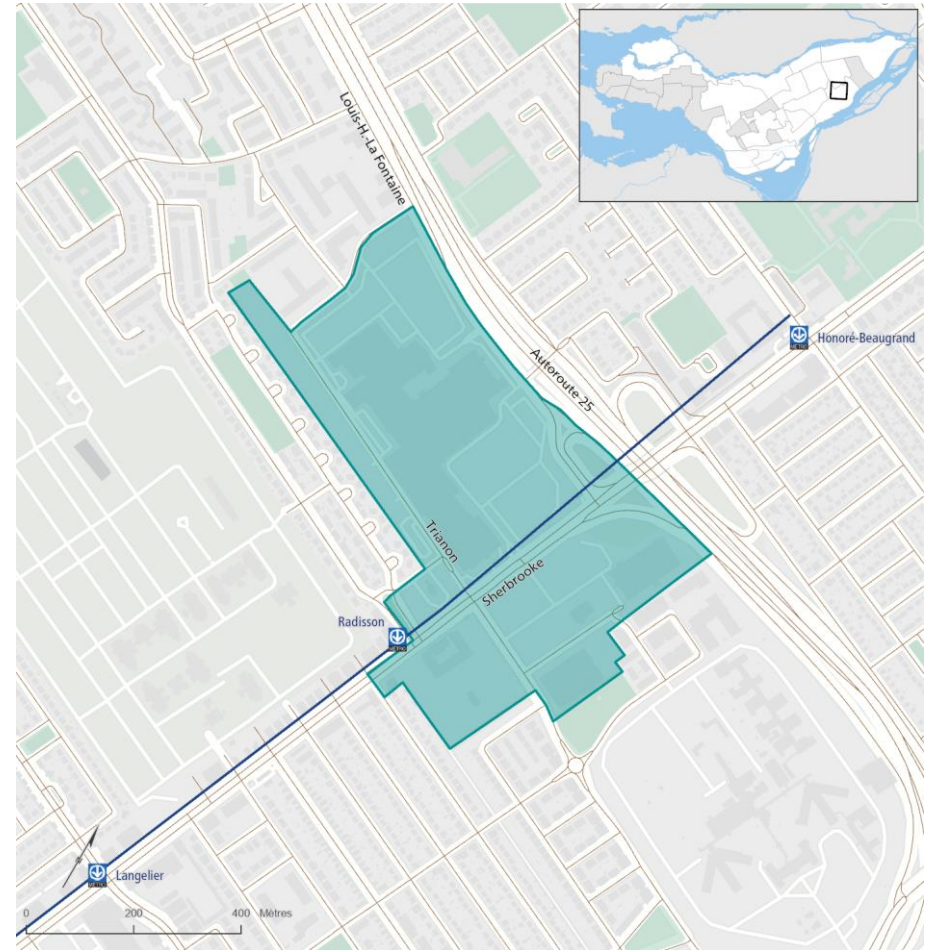
- **améliorer la résilience du secteur face aux changements climatiques :**

Le site recèle de grands espaces, qu'ils soient bétonnés, pavés ou gazonnés, qui ne sont pas utilisés à leur plein potentiel. Une réflexion doit s'enclencher sur la vocation de ces espaces et leur rôle à jouer dans l'accroissement de la résilience climatique du site. Certains de ces espaces constituent des marqueurs de l'époque des Jeux olympiques et présentent un intérêt patrimonial, alors que d'autres, notamment les grandes aires de stationnement, présentent un potentiel de requalification. La réflexion doit porter sur l'accroissement de la canopée, la rétention des eaux, la réduction des îlots de chaleur, etc. Ces espaces devraient également être pensés de manière à permettre une appropriation de l'espace par les usagères et usagers ainsi que la population du quartier.

- viser l'adoption des meilleures pratiques en construction et en aménagement durable dans les projets immobiliers;
- mettre en place des mesures de gestion des eaux de pluie;
- distinguer les espaces pavés ayant une valeur patrimoniale de ceux qui n'en ont pas et utiliser ces derniers pour déminéraliser, diminuer les îlots de chaleur et bonifier la canopée.



Radisson	<input type="checkbox"/> Planifié	<input checked="" type="checkbox"/> À planifier
Arrondissement de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve	<input type="checkbox"/> Secteur priorisé	
Échelle d'impact	<input checked="" type="checkbox"/> Métropolitaine	<input type="checkbox"/> Quartier
Accès au transport collectif structurant	<input type="checkbox"/> Existant	<input type="checkbox"/> Projeté
Indice d'équité des milieux de vie (IEMV)	<input checked="" type="checkbox"/> Secteur vulnérable et prioritaire	<input checked="" type="checkbox"/> À proximité d'un secteur vulnérable et prioritaire
Opportunités	<input checked="" type="checkbox"/> Augmentation de l'offre résidentielle <input checked="" type="checkbox"/> Amélioration/consolidation de l'accès aux ressources du quotidien <input type="checkbox"/> Amélioration/consolidation des activités économiques	<input checked="" type="checkbox"/> Amélioration/consolidation (forme et fonctions urbaines) <input checked="" type="checkbox"/> Transformation (formes et fonctions urbaines) <input type="checkbox"/> Valorisation des milieux naturels
Types d'action	<input checked="" type="checkbox"/> Réglementation <input checked="" type="checkbox"/> Investissements <input checked="" type="checkbox"/> Réaménagement du domaine public	<input checked="" type="checkbox"/> Planification (élaboration ou actualisation) <input type="checkbox"/> Programme de financement <input type="checkbox"/> Étude hydraulique pour évaluer la capacité des réseaux d'égout



Carte 4-26 Radisson



Contexte

Le secteur Radisson s'articule autour de la station de métro Radisson et est délimité par la rue des Groseilliers à l'ouest, la rue Pierre-Corneille au nord, l'autoroute 25 à l'est et la rue Joseph-Daoust au sud. Le centre commercial Place Versailles, l'un des plus importants centres commerciaux de l'est de l'île de Montréal, confère notamment au secteur un rôle de pôle régional.

Bordé par l'autoroute 25, le secteur est connecté au réseau routier supérieur et facilement accessible en automobile depuis plusieurs villes de la région métropolitaine. Du côté sud est implanté l'Institut universitaire en santé mentale de Montréal du Centre intégré universitaire de santé et services sociaux (CIUSSS) de l'Est-de-l'Île-de-Montréal. Tout juste au nord du secteur se trouve la portion sud-ouest de l'arrondissement d'Anjou, dont une partie se trouve à l'intérieur du rayon d'un kilomètre de la station Radisson. Un peu plus au nord, le vaste centre commercial des Galeries d'Anjou se trouve à un peu plus d'un kilomètre de distance. C'est d'ailleurs dans ce secteur que se situe la future station terminale du projet de prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal.

Les formes urbaines surdimensionnées du secteur répondent originellement à des logiques d'utilisation de l'espace favorisant l'usage de l'automobile. L'implantation du cadre bâti est accompagnée de l'aménagement de vastes stationnements, souvent en façade, créant ainsi des environnements peu conviviaux ou confortables pour les utilisateurs des transports actifs ou collectifs. Le secteur est encadré par des obstacles importants (autoroute 25, voies de desserte, rue Sherbrooke, rue du Trianon et ligne à haute tension d'Hydro-Québec) qui, en plus d'isoler le secteur, restreignent sa facilité d'accès. Les piétons ont donc accès à un nombre limité de traverses piétonnes pouvant s'avérer longues ou peu agréables à franchir en raison des débits de circulation véhiculaire. En outre, la faible perméabilité de la trame viaire, la très faible quantité de mobilier urbain, et le nombre limité de plantations ajoutent à l'inconfort perçu. La présence de murs aveugles sur plusieurs des façades du secteur ou les grands espaces de stationnement, qui doivent être traversés pour accéder aux commerces, contribuent à créer des interfaces hostiles et peu stimulantes.

Le déploiement d'un pôle intermodal sur plusieurs îlots est à l'origine d'enjeux relatifs à la fonctionnalité, au confort et à la sécurité. Le débit de circulation important, les traverses piétonnes mal aménagées, la largeur limitée des trottoirs et le peu de mobilier urbain nuisent à l'expérience piétonne. En raison de son volume de circulation élevé et sa largeur, la rue Sherbrooke est un obstacle majeur qui pose des enjeux de sécurité pour les piétons et les cyclistes du secteur. La configuration de l'espace et les clôtures délimitant le terminus occasionnent beaucoup de détours pour les piétons, de sorte que le temps de parcours entre les différents modes s'en trouve augmenté. De plus, les six quais du terminus seraient insuffisants pour répondre à la demande, expliquant en partie pourquoi des terminus temporaires ont dû être construits à proximité. Malgré l'important

achalandage généré par la station de métro, l'aménagement du terminus Radisson est plutôt sommaire, comptant relativement peu d'espaces abrités, de services ou de mobilier adapté aux besoins des utilisateurs.

Le secteur est essentiellement composé d'activités commerciales ou publiques monofonctionnelles. Aucun parc ni équipement institutionnel consacré à l'éducation, aux sports ou aux loisirs n'y est présent. Le seul usage industriel, soit la buanderie de Montréal, est à l'origine de nuisances (camionnage, bruit, odeurs) peu compatibles avec les autres usages à proximité. Le territoire n'intègre aucune mixité verticale. D'ailleurs, les activités des quartiers environnants sont également ségréguées entre un tissu résidentiel étendu et quelques usages commerciaux le long de l'axe de la rue Sherbrooke et celui de l'autoroute 25, au nord.

Les hauteurs des bâtiments sont faibles (généralement d'un à deux étages) lorsque comparées aux secteurs adjacents, notamment le long de la rue Pierre-Corneille ou de la rue Paul-David. De ce fait, le coefficient d'occupation du sol demeure très faible au sein du tissu résidentiel d'intervention, ne permettant pas de contribuer à l'optimisation des ressources territoriales métropolitaines, qui se font de plus en plus rares. Ce constat est d'autant plus important considérant la localisation stratégique du secteur le long de la ligne verte du métro de Montréal.

La variété importante d'usages, de formes et de périodes de réalisation des projets bâtis confère au secteur un environnement visuel plutôt hétéroclite, voire peu attrayant ni invitant. L'environnement sonore est également un enjeu à considérer en raison de la présence de l'autoroute 25 et de la rue Sherbrooke, où le flot de véhicules génère des nuisances considérables. Dans l'axe de la rue du Trianon, le secteur d'intervention est traversé par une ligne de transport d'Hydro-Québec, limitant ainsi les possibilités d'appropriation de l'espace.

En raison de ses grandes étendues de stationnement, le secteur Radisson constitue également un îlot de chaleur important. La faible superficie d'espaces verts ainsi que leur discontinuité est flagrante. Les arbres sont très peu nombreux, se limitant principalement à de petits alignements le long de quelques voies publiques (rues Sherbrooke, Pierre-Corneille, Joseph-Daoust) ainsi qu'aux limites de l'emprise autoroutière. L'emprise sous la ligne de transport d'Hydro-Québec est un des rares espaces verts du territoire. Enfin, bien que les abords de l'échangeur autoroutier comptent une plus grande proportion d'espaces verts qu'ailleurs, il s'agit de terrains résiduels pauvres en biodiversité et inaccessibles à la population.



Les enjeux d'aménagement et de mobilité pour le secteur sont :

- une forme urbaine favorisant l'usage de l'automobile;
- l'utilisation du sol peu optimale en raison des espaces consacrés aux stationnements et à la faible densité des milieux résidentiels;
- la monofonctionnalité des différents ensembles commerciaux ou publics;
- l'absence de mixité verticale;
- la présence de grandes étendues de stationnement et d'îlot de chaleur important;
- la fonctionnalité, le confort et la sécurité du pôle intermodal des déplacements actifs;
- la sécurité et la convivialité des déplacements actifs;
- la présence de barrières physiques et la limitation des connectivités ainsi que la faible perméabilité de la trame viaire;
- l'absence de parc ou d'équipement institutionnel consacré à l'éducation, aux sports et aux loisirs;
- la faible superficie et la discontinuité des espaces verts;
- l'intégration visuelle et le confort acoustique du secteur;
- la présence de fonctions industrielles générant des nuisances et peu compatibles avec les autres usages à proximité.

Objectifs

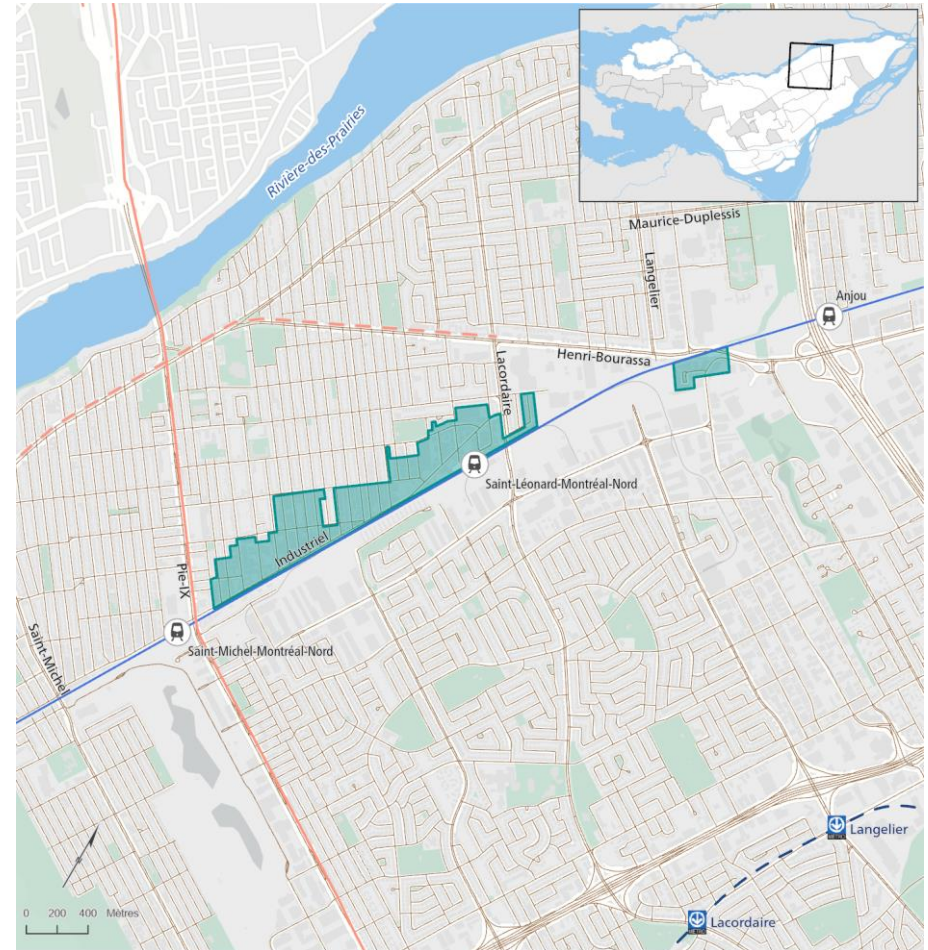
La vision proposée pour le secteur est : « vers un milieu de vie réunifié, mixte et inclusif, harmonieusement articulé autour d'un pôle intermodal renouvelé et distinctif pour l'est de Montréal et doté d'espaces publics verdoyants et résilients ».

Les intentions générales en lien avec cette dernière sont :

- développer et mettre en valeur un milieu de vie complet en améliorant la mixité des fonctions et la disponibilité d'équipements collectifs;
- encourager la densification résidentielle et commerciale aux abords de la station de métro Radisson;
- intensifier et diversifier les activités sur les sites sous-utilisés;
- améliorer l'image générale de la rue Sherbrooke Est et accroître la place des piétons et des cyclistes;
- améliorer la qualité du paysage urbain;
- augmenter le verdissement du secteur en créant des espaces publics innovants, performants et résilients face aux changements climatiques;
- s'assurer d'une intégration harmonieuse entre les nouvelles constructions et les immeubles à proximité;
- atténuer, dans les milieux de vie, les nuisances liées à l'autoroute 25 et la rue Sherbrooke, etc.



Corridors d'emplois – Montréal-Nord	<input type="checkbox"/> Planifié	✓ À planifier
Arrondissement de Montréal-Nord	<input type="checkbox"/> Secteur priorisé	
Échelle d'impact	✓ Métropolitaine	<input type="checkbox"/> Quartier
Accès au transport collectif structurant	<input type="checkbox"/> Existant	<input type="checkbox"/> Projeté
Indice d'équité des milieux de vie (IEMV)	✓ Secteur vulnérable et prioritaire	✓ À proximité d'un secteur vulnérable et prioritaire
Opportunités	<input type="checkbox"/> Augmentation de l'offre résidentielle ✓ Amélioration/consolidation de l'accès aux ressources du quotidien ✓ Amélioration/consolidation des activités économiques	✓ Amélioration/consolidation (forme et fonctions urbaines) <input type="checkbox"/> Transformation (formes et fonctions urbaines) <input type="checkbox"/> Valorisation des milieux naturels
Types d'action	✓ Réglementation ✓ Investissements ✓ Réaménagement du domaine public	✓ Planification (élaboration ou actualisation) <input type="checkbox"/> Programme de financement <input type="checkbox"/> Étude hydraulique pour évaluer la capacité des réseaux d'égout



Carte 4-27 Corridors d'emplois – Montréal-Nord



Contexte

Les corridors d'emplois de Montréal-Nord sont denses, dynamiques, mais aussi d'une autre époque. Le cadre bâti des corridors est et ouest se détériore, alors que les corridors Pascal-Gagnon et Albert-Hudon, bien que plus récents, sont en mutation.

En raison de la compacité du territoire de l'arrondissement et du parcellaire de petite dimension, même en corridor d'emplois, la cohabitation des usages soulève des enjeux. Plusieurs zones résidentielles bordent les corridors d'emplois, ce qui s'accompagne de problèmes similaires à ceux vécus ailleurs à Montréal. La particularité du secteur réside toutefois dans le fait qu'il existe des enjeux de cohabitation entre les différents usages économiques.

L'accès aux corridors d'emplois et les déplacements à l'intérieur de ceux-ci présentent aussi plusieurs défis. L'aménagement du domaine public est déficient et le verdissement, inexistant.

Déjà, l'arrondissement a réalisé un plan d'aménagement et de développement des corridors d'emplois. Il a permis de confirmer la viabilité de ces corridors et de déterminer des créneaux à privilégier afin d'en assurer la pérennité. La prochaine étape de planification du secteur nécessite l'élaboration d'un plan d'action, pour chacun des quatre corridors d'emplois de Montréal-Nord :

- le corridor Albert-Hudon;
- le corridor est;
- le corridor ouest;
- le corridor Pascal-Gagnon.

Les enjeux d'aménagement et de mobilité pour les corridors d'emplois sont :

- la désuétude du cadre bâti qui est mal adapté aux besoins des entreprises;
- la rareté des ouvertures (fenêtres ou vitrines) dans le cadre bâti;
- la faible présence d'aménagements paysagers;
- le fort taux d'occupation du stationnement sur rue;
- l'omniprésence de stationnements dans la marge avant;
- la surreprésentation des entreprises liées à l'automobile;
- la cohabitation difficile entre certains usages;

- la faible attractivité de l'espace public et l'utilisation de façon non conforme par certains commerces et entreprises de ces espaces;
- l'utilisation de l'espace public pour fins d'entreposage ou de stationnement malgré l'interdiction;
- les nuisances causées par les usages;
- le manque d'infrastructures pour le transport actif (trottoirs, pistes cyclables);
- la présence d'intersections dangereuses pour les piétons et les cyclistes;
- la faible canopée;
- le fort sentiment d'insécurité.

Objectifs

L'objectif pour le secteur est de moderniser les corridors en améliorant la qualité et l'attractivité du cadre bâti et en aménageant les espaces de façon à améliorer le sentiment de sécurité. Le développement économique du secteur passe également par une approche à échelle humaine afin d'améliorer la cohabitation entre les différents secteurs et usages.

Ainsi, les intentions générales pour les corridors d'emplois sont :

- mettre en valeur le domaine public (ex. aménagement des trottoirs);
- améliorer la sécurité et la mobilité;
- améliorer la qualité du cadre bâti;
- assurer une adéquation entre la réglementation et les usages exercés;
- assurer une cohabitation harmonieuse entre les usages;
- verdir le secteur;
- dynamiser les corridors d'emplois;
- assurer la valorisation des activités économiques;
- améliorer l'image des corridors d'emplois.



Secteur Nord	<input type="checkbox"/> Planifié	<input checked="" type="checkbox"/> À planifier
Arrondissement de Montréal-Nord	<input type="checkbox"/> Secteur priorisé	
Échelle d'impact	<input checked="" type="checkbox"/> Métropolitaine	<input type="checkbox"/> Quartier
Accès au transport collectif structurant	<input checked="" type="checkbox"/> Existant	<input checked="" type="checkbox"/> Projeté
Indice d'équité des milieux de vie (IEMV)	<input checked="" type="checkbox"/> Secteur vulnérable et prioritaire	<input checked="" type="checkbox"/> À proximité d'un secteur vulnérable et prioritaire
Opportunités	<input checked="" type="checkbox"/> Augmentation de l'offre résidentielle <input checked="" type="checkbox"/> Amélioration/consolidation de l'accès aux ressources du quotidien <input type="checkbox"/> Amélioration/consolidation des activités économiques	<input checked="" type="checkbox"/> Amélioration/consolidation (forme et fonctions urbaines) <input checked="" type="checkbox"/> Transformation (formes et fonctions urbaines) <input checked="" type="checkbox"/> Valorisation des milieux naturels
Types d'action	<input checked="" type="checkbox"/> Réglementation <input checked="" type="checkbox"/> Investissements <input checked="" type="checkbox"/> Réaménagement du domaine public	<input checked="" type="checkbox"/> Planification (élaboration ou actualisation) <input type="checkbox"/> Programme de financement <input type="checkbox"/> Étude hydraulique pour évaluer la capacité des réseaux d'égout



Carte 4-28 Secteur Nord



Contexte

Le territoire visé couvre une superficie approximative de 1,3 km², soit un peu plus de 12 % du territoire de l'arrondissement de Montréal-Nord. Il comprend principalement les abords du boulevard Henri-Bourassa, à partir de l'avenue Salk jusqu'à la limite est de l'arrondissement ainsi que les abords du boulevard Albert-Hudon.

Du côté sud du boulevard Henri-Bourassa, le secteur est essentiellement composé de grandes surfaces commerciales et de vastes aires de stationnement. La portion nord du boulevard comporte également quelques commerces ainsi que des bâtiments résidentiels de type multiplex. Le secteur s'étend également aux zones d'emplois limitrophes et inclut ainsi une partie du secteur industriel sud, à l'est de l'avenue Jean-Meunier, de même que le corridor d'emplois du boulevard Albert-Hudon.

Le secteur visé est situé à la jonction de divers projets de transport structurants déjà réalisés ou à l'étude, soit la gare du train de l'Est, le Projet structurant de l'Est (PSE), le prolongement du Réseau express vélo (REV) sur le boulevard Lacordaire et l'implantation d'une nouvelle ligne de tramway sur le boulevard Henri-Bourassa. Dans ce contexte, une transformation importante du secteur est envisagée ainsi qu'une intensification de l'occupation du territoire, principalement à la jonction des boulevards Lacordaire et Henri-Bourassa.

La planification détaillée à réaliser permettra ainsi d'encadrer et de définir une vision, des orientations et des objectifs pour ce secteur à transformer. Ce sera également l'occasion d'intégrer plusieurs exercices de réflexion réalisés au cours des dernières années par l'arrondissement, notamment le Plan d'aménagement et de développement des zones d'emplois, le Plan d'aménagement du Nord-Est (PANE) et l'étude typomorphologique de l'arrondissement.

Les enjeux d'aménagement et de mobilité pour le secteur Nord sont :

- les nouvelles opportunités en matière de mobilité considérant les divers projets de transport structurants à l'étude;
- le potentiel de transformation important du secteur;
- l'encadrement des paramètres de transformation et d'intensification urbaine;
- l'articulation de l'intensification urbaine avec les secteurs économiques avoisinants.

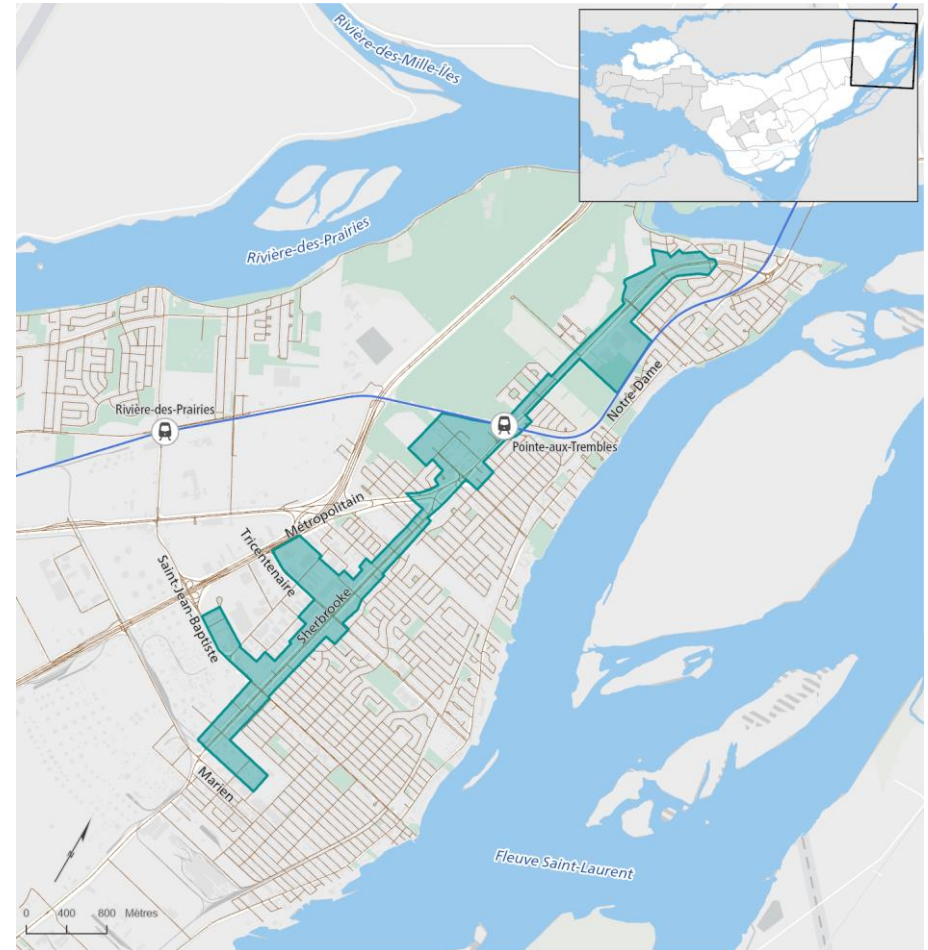
Objectifs

Les intentions générales et hypothèses de planification sont :

- développer un milieu de vie complet et inclusif;
- renforcer les activités commerciales et économiques;
- améliorer la perméabilité et l'accessibilité du secteur;
- favoriser la diminution de l'espace consacré aux grandes surfaces minéralisées, l'accroissement du verdissement et la mise en place d'aménagements résilients.



Corridor de la rue Sherbrooke Est – Quartier Pointe-aux-Trembles		
Arrondissement de Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles		
Échelle d'impact	✓ Métropolitaine	<input type="checkbox"/> Quartier
Accès au transport collectif structurant	✓ Existant	✓ Projeté
Indice d'équité des milieux de vie (IEMV)	✓ Secteur vulnérable et prioritaire	✓ À proximité d'un secteur vulnérable et prioritaire
Opportunités	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Augmentation de l'offre résidentielle ✓ Amélioration/consolidation de l'accès aux ressources du quotidien <input type="checkbox"/> Amélioration/consolidation des activités économiques 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Amélioration/consolidation (forme et fonctions urbaines) ✓ Transformation (formes et fonctions urbaines) ✓ Valorisation des milieux naturels
Types d'action	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Réglementation ✓ Investissements ✓ Réaménagement du domaine public 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Planification (élaboration ou actualisation) <input type="checkbox"/> Programme de financement <input type="checkbox"/> Étude hydraulique pour évaluer la capacité des réseaux d'égout



Carte 4-29 Corridor de la rue Sherbrooke Est – Quartier Pointe-aux-Trembles



Contexte

Le secteur visé se déploie le long du tracé de 7,5 km que parcourt la rue Sherbrooke Est dans le quartier de Pointe-aux-Trembles. Il comprend les terrains qui sont limitrophes à l'artère. Son rayon d'influence inclut également des terrains bordant les flancs est des boulevards St-Jean-Baptiste et du Tricentenaire, au nord de la rue Sherbrooke, ainsi que le vaste ensemble religieux du Sanctuaire de la Réparation.

Ce tronçon a fait l'objet d'une planification locale qui a mené à l'adoption d'un PDUES au début de 2016, à la suite de l'inauguration du Train de l'Est (maintenant ligne exo5 Mascouche) et de la gare de Pointe-aux-Trembles qui demeure toujours en service. L'annonce d'un projet de transport collectif structurant empruntant l'axe de la rue Sherbrooke jusqu'à la gare susmentionnée commande une profonde mise à jour de la planification d'autant plus que pas moins de quatre stations sont projetées à Pointe-aux-Trembles : St-Jean-Baptiste, du Tricentenaire, Henri-Bourassa et 52^e Avenue. Une cinquième station pourrait être ajoutée, elle se retrouverait près de l'intersection formée par le boulevard Gouin et la rue Sherbrooke. Tout porte à croire que cette nouvelle ligne de transport collectif induira une transformation en profondeur du paysage de l'artère principale de Pointe-aux-Trembles.

La partie ouest de la rue Sherbrooke accueille une importante fonction commerciale, particulièrement entre les 3^e et 36^e Avenues. Plusieurs centres d'achats traditionnels, grandes surfaces, restaurants et commerces variés liés à l'automobile sont installés depuis longtemps le long de l'artère. L'arrivée de nouvelles bannières, voire même de nouvelles constructions, ne change guère le paysage urbain de ce tronçon de la rue Sherbrooke, celui-ci conservant son homogénéité commerciale où l'organisation de l'espace demeure strictement modulée en fonction de l'automobile. Ce regroupement de commerces constitue un point de transition entre les secteurs d'emplois situés au nord de la rue Sherbrooke et les milieux résidentiels principalement situés au sud de l'artère. L'annonce d'un projet structurant de transport collectif vient inévitablement remettre en question cette forme urbaine et soulève de fortes hypothèses quant à la densification de ces espaces et à la cohabitation verticale des usages.

En ce qui a trait au tronçon de la rue Sherbrooke compris entre la 36^e Avenue et le boulevard Gouin Est, celui-ci est composé de plusieurs unités de paysage distinctes avec notamment : un secteur constitué de vastes terrains gazonnés qui résulte de la démolition des bretelles autoroutières du boulevard Henri-Bourassa Est, de vastes aires de stationnement, des lots non construits ou dont l'implantation des bâtiments est en retrait du domaine public, des quartiers résidentiels variés, le parc-nature de la Pointe-aux-Prairies, la coulée Grou, le cimetière de Hawthorne-Dale, un pôle institutionnel ainsi qu'un pôle industriel partiellement désaffecté. À l'est de la 81^e Avenue, le tronçon de la rue Sherbrooke est marqué par une amorce de requalification du secteur et se caractérise, de part

et d'autre, par la présence de grandes friches vouées au développement résidentiel et commercial.

Les enjeux d'aménagement et de mobilité pour le secteur sont :

- la variation de la largeur d'emprise de la rue Sherbrooke sur son parcours (entre 30 et 83 mètres);
- la présence de centres commerciaux centraux, contre-allées et abords des voies de circulation dépourvus de végétation et d'aménagements au profit des utilisateurs, accentuant ainsi le caractère d'axe de transit de la rue Sherbrooke;
- le fort potentiel d'intensification des activités et d'une nouvelle forme urbaine contemporaine le long de la rue Sherbrooke avec :
 - la présence de grands terrains en friche, ou sous-utilisés, en attente de développement;
 - la présence du pôle de la gare de Pointe-aux-Trembles constitué principalement de terrains vacants en attente d'une vocation;
- la déficience importante dans l'offre de commerces et services de proximité sur une longue portion du tracé;
- le caractère inhospitalier du secteur pour le piéton ou le cycliste;
- le déficit ou l'absence totale d'infrastructures réservées au transport actif dans la portion est du corridor;
- l'absence d'axe structurant de transport en commun avec :
 - la faible fréquentation de la gare de Pointe-aux-Trembles;
 - le déficit d'infrastructures convenables pour les utilisateurs le long de l'artère;
 - l'aménagement des voies réservées pour autobus uniquement sur la partie ouest du corridor;
- l'absence de mise en valeur des interfaces offertes par la coulée Grou et le Parc-Nature de la Pointe-aux-Prairies malgré la forte présence de ces milieux naturels dans le paysage d'entrée de ville;
- la présence d'un pôle industriel partiellement désaffecté coupé de la trame urbaine environnante.



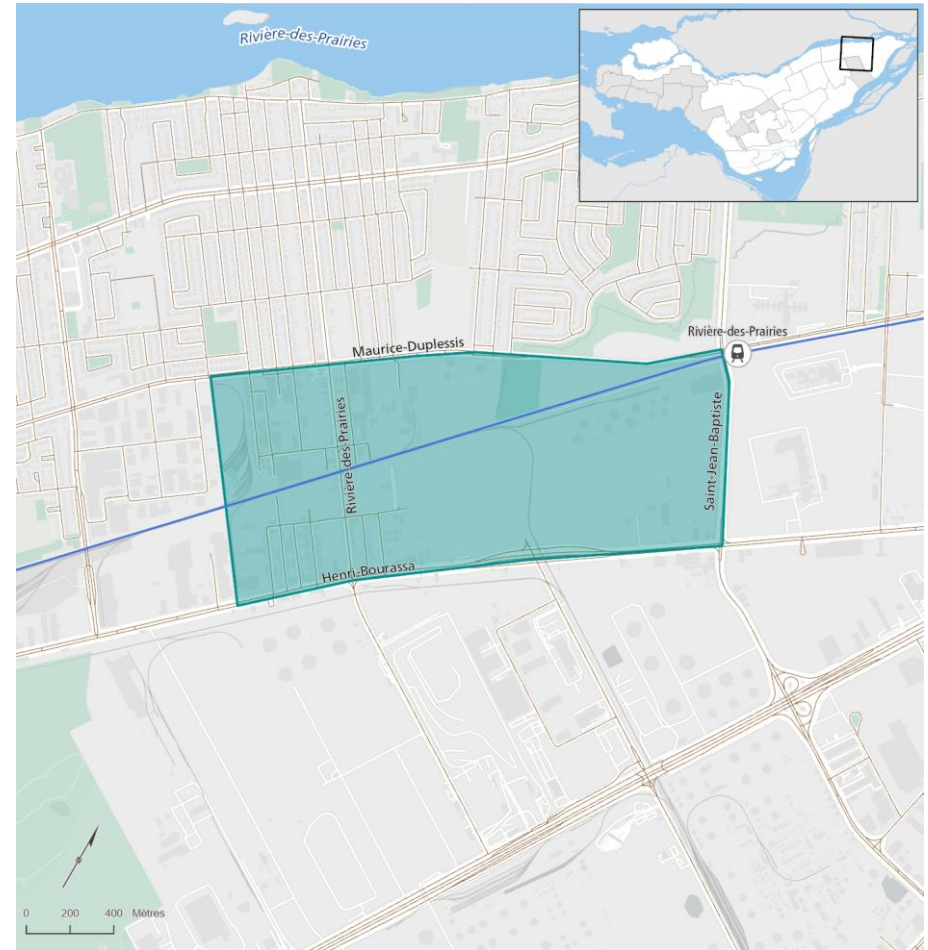
Objectifs

Les intentions générales pour le secteur sont :

- intégrer le projet de transport collectif structurant le long de l'artère, minimiser son influence sur le paysage et optimiser les potentialités de rabattement vers les futurs points d'accès;
- introduire graduellement une nouvelle forme urbaine aux abords du tronçon ouest de la rue Sherbrooke misant sur une intensification de l'occupation du sol et une mixité des activités;
- intensifier l'occupation résidentielle et le renouveau commercial le long du tracé;
- augmenter l'offre d'espaces publics de toute typologie (place, placette et parc);
- créer un pôle multifonctionnel dense axé sur l'emploi et le savoir à proximité de la gare de Pointe-aux-Trembles;
- créer un quartier mixte comprenant des logements, des commerces de proximité et une école aux abords des rues Sherbrooke Est et De La Famille-Dubreuil;
- tirer profit des vastes espaces gazonnés du secteur du boulevard Henri-Bourassa Est pour consolider l'offre résidentielle et commerciale de ce secteur déjà établi et y aménager une véritable entrée de quartier;
- mettre en œuvre le concept de Parkway habité élaboré dans le concept de design urbain de la rue Sherbrooke, notamment par le verdissement des flancs de l'artère, de ses terre-pleins et contre-allées, en y aménageant des voies réservées aux différents modes de transports;
- construire des infrastructures de transport actif (marche, vélo) sécuritaires et conviviales reliant les quartiers existants et projetés aux lieux d'intérêts et de destinations (commerces, gare, écoles, parc-nature, plage de l'Est, etc.);
- mettre en valeur la présence du Parc-Nature et de la coulée Grou par l'élaboration et la mise en œuvre d'un concept d'aménagement paysager identitaire suivant une typologie de plantation indigène et de modulations topographiques;
- requalifier le pôle industriel, au gré des opportunités, en un quartier mixte ouvert sur le Parc-Nature.



Secteur industriel de Rivière-des-Prairies		
Arrondissement de Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles		
Échelle d'impact	✓ Métropolitaine	□ Quartier
Accès au transport collectif structurant	✓ Existant	✓ Projeté
Indice d'équité des milieux de vie (IEMV)	✓ Secteur vulnérable et prioritaire	✓ À proximité d'un secteur vulnérable et prioritaire
Opportunités	<input type="checkbox"/> Augmentation de l'offre résidentielle <input type="checkbox"/> Amélioration/consolidation de l'accès aux ressources du quotidien <input checked="" type="checkbox"/> Amélioration/consolidation des activités économiques	<input checked="" type="checkbox"/> Amélioration/consolidation (forme et fonctions urbaines) <input type="checkbox"/> Transformation (formes et fonctions urbaines) <input checked="" type="checkbox"/> Valorisation des milieux naturels
Types d'action	<input checked="" type="checkbox"/> Réglementation <input checked="" type="checkbox"/> Investissements <input checked="" type="checkbox"/> Réaménagement du domaine public	<input checked="" type="checkbox"/> Planification (élaboration ou actualisation) <input type="checkbox"/> Programme de financement <input type="checkbox"/> Étude hydraulique pour évaluer la capacité des réseaux d'égout



Carte 4-30 Secteur industriel de Rivière-des-Prairies



Contexte

Ce vaste secteur à vocation industrielle et commerciale couvre 220 hectares. Délimité au nord par le boulevard Maurice-Duplessis, à l'est par le boulevard St-Jean-Baptiste, au sud par le boulevard Henri-Bourassa et à l'ouest par le lot occupé par la compagnie GATX Rail, le secteur est traversé en son point médian par le boulevard Rivière-des-Prairies qui poursuit sa lente transformation au nord de la voie ferrée.

La superficie de ce secteur, sa localisation et les nombreux potentiels d'optimisation foncière représentent les principaux atouts de ce secteur qui pourrait accueillir les activités industrielles et commerciales lourdes provenant du secteur de la gare d'Anjou, sujet à une requalification éventuelle.

À l'instar de ce secteur, le morcellement cadastral observé de part et d'autre du boulevard Rivière-des-Prairies n'est pas du tout adapté pour y recevoir des activités industrielles viables et des aménagements au goût du jour. Grande fragmentation foncière, trame viaire contraignante, largeurs d'emprises de rues insuffisantes et présence de plusieurs lots de ruelles sont notamment caractéristiques des cadastres enregistrés dans la première moitié du XX^e siècle. Bien qu'occupés pour la plupart, les sous-secteurs s'avèrent être relativement dysfonctionnels.

De plus, de grands terrains vacants ou sous-utilisés à valoriser, dont ceux autour de la rue de la Martinière, au centre du secteur, cumulent près de 42 hectares de terrains à développer et à redévelopper une fois que le prolongement de cette rue sera complété vers l'avenue Marien. Dans ce contexte, la caractérisation, la décontamination, le nettoyage, le remembrement, la régularisation et la mise en valeur des lots sont toutes des actions qui découleront de la phase de planification en cours pour ce secteur.

D'autre part, l'immense terminal de Shell se déploie entre le boulevard Henri-Bourassa et la voie ferrée. Les réservoirs emmagasinant les hydrocarbures sont situés à moins de 400 mètres des résidences les plus proches et engendrent une utilisation extensive de l'espace. L'arrondissement souhaite à courte échéance circonscrire les activités pétrochimiques, entreposage inclus, à l'intérieur du territoire compris entre le boulevard Henri-Bourassa et la rue Sherbrooke, de sorte que la réglementation de zonage ne permettra plus la présence de telles activités au-delà de ces deux limites.

Au cours des quarante dernières années, les quartiers habités de Rivière-des-Prairies se sont graduellement rapprochés du boulevard Maurice-Duplessis exposant ainsi leurs occupants à diverses nuisances provenant de ce secteur d'emplois, sans compter les risques anthropiques qui peuvent survenir. L'objectif ultime est donc de garantir une saine cohabitation entre les usages.

Ainsi, les enjeux d'aménagement et de mobilité pour le secteur sont :

- la déstructuration du secteur;
- la sous-utilisation généralisée de l'espace, les occupations extensives, la présence de plusieurs terrains vacants et non desservis par les infrastructures municipales;
- le découpage cadastral et foncier problématique à certains endroits;
- la présence de terrains contaminés et/ou aux prises avec des incivilités (dépôts sauvages) ou des occupations illégales;
- le délabrement, l'inadaptation et l'hostilité de l'ensemble du réseau viaire pour les déplacements actifs, voire dangereux pour toute forme de mobilité (hormis les boulevards Henri-Bourassa et Maurice-Duplessis);
- la desserte déficiente en transports collectifs ou alternatifs;
- l'empiètement des activités économiques et des besoins fonctionnels sur les voies publiques (entreposage, stationnement désordonné, vente, dépôts, etc.);
- la présence d'entreprises génératrices de nuisances et de risques anthropiques ainsi que la forte sollicitation du secteur par des entreprises ou des activités a priori nuisibles ou générant peu de retombées;
- l'image négative du boulevard Rivière-des-Prairies malgré la transformation de plusieurs immeubles sur ses abords.



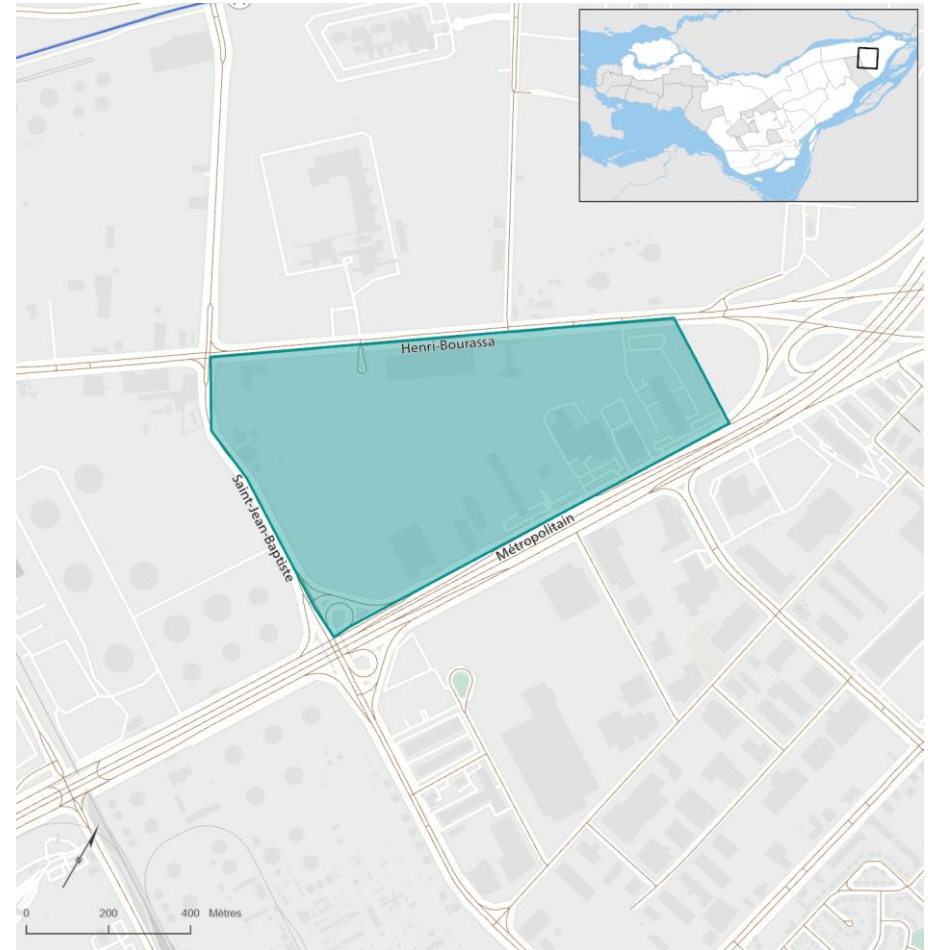
Objectifs

Les intentions générales pour le secteur visent à :

- optimiser l'occupation des terrains par un bâti de qualité tout en réservant une part importante aux espaces de verdure, qu'ils soient naturels ou programmés;
- favoriser les usages commerciaux, industriels légers et institutionnels sur les terrains donnant sur le boulevard Rivière-des-Prairies;
- restructurer le secteur afin d'attirer de nouvelles entreprises contribuant à changer la perception de ce milieu économique et y intensifier les activités;
- conférer une dimension humaine à ce vaste secteur et rendre les lieux sécuritaires;
- améliorer la desserte en transport collectif ainsi que l'offre alternative au voiturage en solo;
- contraindre les activités actuelles et futures des entreprises génératrices de nuisances ou de risques anthropiques et régulariser les occupations illégales;
- poursuivre les efforts de caractérisation des sols et entreprendre les travaux de décontamination et de nettoyage;
- mettre à niveau les infrastructures municipales, particulièrement le réseau secondaire, par l'ajout de trottoirs et de plantations;
- réaménager le boulevard Rivière-des-Prairies afin de réduire la vitesse et d'inclure une piste cyclable sécuritaire, d'élargir les trottoirs et de planter des arbres;
- finaliser le prolongement de la rue de la Martinière jusqu'à l'avenue Marien.



Triangle industriel	<input type="checkbox"/> Planifié	<input checked="" type="checkbox"/> À planifier
Arrondissement de Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles	<input type="checkbox"/> Secteur priorisé	
Échelle d'impact	<input checked="" type="checkbox"/> Métropolitaine	<input type="checkbox"/> Quartier
Accès au transport collectif structurant	<input type="checkbox"/> Existant	<input checked="" type="checkbox"/> Projeté
Indice d'équité des milieux de vie (IEMV)	<input type="checkbox"/> Secteur vulnérable et prioritaire	<input type="checkbox"/> À proximité d'un secteur vulnérable et prioritaire
Opportunités	<input type="checkbox"/> Augmentation de l'offre résidentielle <input checked="" type="checkbox"/> Amélioration/consolidation de l'accès aux ressources du quotidien <input checked="" type="checkbox"/> Amélioration/consolidation des activités économiques	<input checked="" type="checkbox"/> Amélioration/consolidation (forme et fonctions urbaines) <input type="checkbox"/> Transformation (formes et fonctions urbaines) <input checked="" type="checkbox"/> Valorisation des milieux naturels
Types d'action	<input checked="" type="checkbox"/> Réglementation <input checked="" type="checkbox"/> Investissements <input checked="" type="checkbox"/> Réaménagement du domaine public	<input checked="" type="checkbox"/> Planification (élaboration ou actualisation) <input type="checkbox"/> Programme de financement <input type="checkbox"/> Étude hydraulique pour évaluer la capacité des réseaux d'égout



Carte 4-31 Triangle industriel



Contexte

Le secteur est ceinturé par trois grands axes de la ville, soit le boulevard Métropolitain longeant l'autoroute 40, le boulevard Saint-Jean-Baptiste, le principal axe structurant nord-sud de l'arrondissement, et le boulevard Henri-Bourassa qui est une voie à débit important où transitent automobilistes et circulation lourde. La gare de Rivière-des-Prairies de la ligne exo5 est située à 1 km du secteur tandis que la station projetée à l'intersection de la rue Sherbrooke et du boulevard St-Jean-Baptiste, du futur réseau de transport structurant de l'est, sera à environ 1,5 km du secteur.

Localisé au nord de l'autoroute, cet espace occupé par des activités industrielles et commerciales lourdes constitue une vitrine essentielle pour la ville et l'arrondissement. En effet, il représente le premier ensemble urbain bâti visible depuis l'autoroute en provenance de l'est qui mérite d'être restructuré et valorisé à l'image d'une métropole dynamique et moderne.

La densité de construction observée dans ce secteur est faible, et ce, à l'instar d'une longue étendue territoriale au nord de l'autoroute, dans lequel se trouve notamment les installations de Suncor et d'Energir, l'usine d'épuration des eaux usées de l'agglomération, un site d'entreposage des neiges usées, les vastes installations d'Hydro-Québec, le centre de distribution de Metro Inc. ainsi qu'un chapelet de terrains affectés à des fins de conservation.

L'organisation spatiale et fonctionnelle du secteur se démarque de l'ensemble décrit ci-haut par un morcellement foncier plus important et par la présence d'activités historiquement orientées vers les transports, la distribution et le domaine de l'automobile. L'occupation de ces espaces n'est pas optimale et ne retire pas le plein potentiel qu'offre une localisation aussi avantageuse. Les trois artères majeures qui ceinturent ces terrains exposent un cadre bâti hétéroclite, de faible qualité et disposé de façon désordonnée qui ne contribue donc pas à la constitution d'une vitrine architecturale le long du corridor autoroutier et en bordure des deux boulevards.

Bien que remis en question à quelques occasions au cours des dernières années, un centre de traitement de matières organiques (CTMO) est toujours projeté sur un vaste terrain municipal à la jonction du boulevard Métropolitain et du boulevard St-Jean-Baptiste. Les premières moutures du concept laissent présager une volumétrie plus imposante que celle observée dans le secteur, implantée aux abords de la bretelle d'accès menant vers le boulevard St-Jean-Baptiste. Le secteur compte également un autre terrain municipal de 63 000 m² qui offre d'excellentes opportunités de développement malgré la présence de contaminants sur une partie importante de son sous-sol.

Reconnu comme une constituante majeure du plan directeur du Secteur industriel de la Pointe-de-l'Île (SIPI) adopté en 2023, le secteur représente l'un des trois pôles d'emplois identifiés. Sa vocation se tourne désormais vers l'économie circulaire et le bioalimentaire, lequel intégrera des activités d'agriculture urbaine.

Ainsi, les principaux enjeux d'aménagement et de mobilité pour le secteur sont :

- l'aspect défaillant de la vitrine industrielle depuis l'autoroute 40;
- la présence de grands terrains vacants (cumulant plus de 10 hectares) et les nombreux terrains sous-utilisés, minéralisés et occupés par des compagnies de transport et de distribution;
- les conditions difficiles pour les déplacements actifs au sein du secteur et le long des artères, particulièrement le long du boulevard Saint-Jean-Baptiste, dépourvu de tout aménagement sécuritaire;
- la déficience de l'encadrement bâti le long des artères, l'architecture peu inspirante et purement fonctionnelle;
- la présence de vastes terrains contaminés;
- la présence de quelques milieux naturels et humides;
- l'importance des îlots de chaleur.



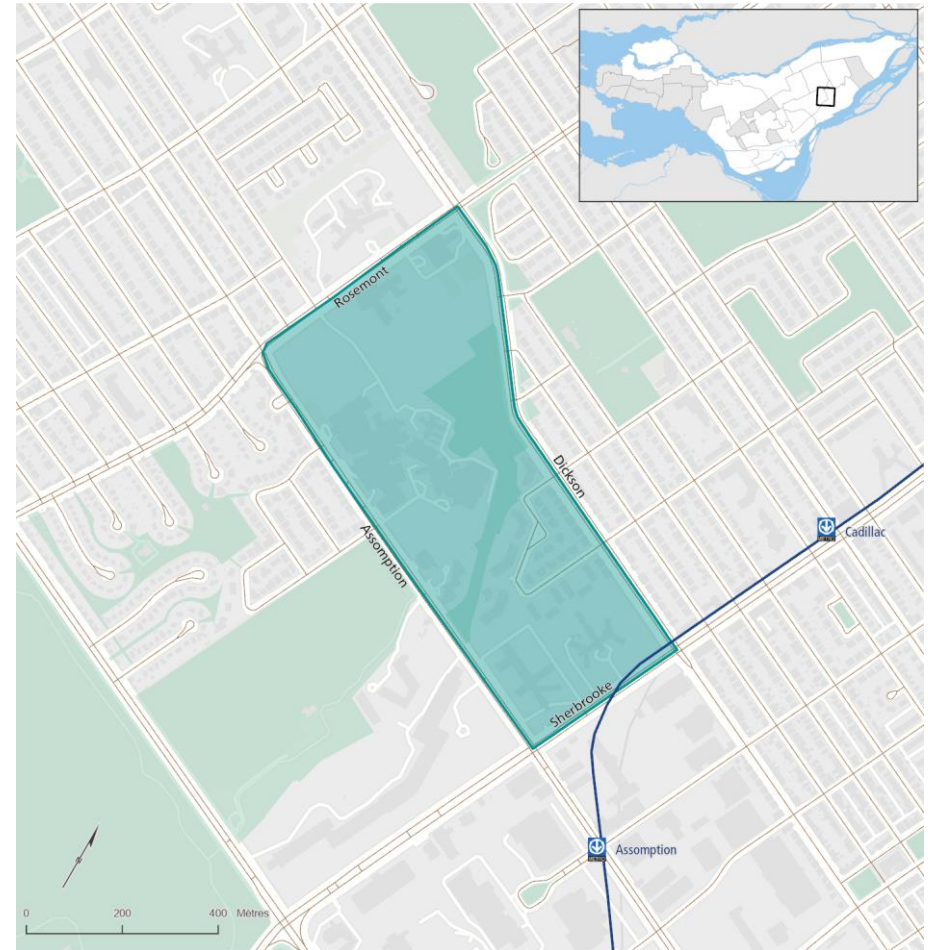
Objectifs

Les intentions générales pour le secteur sont de :

- développer un campus industriel moderne tel un milieu de vie, misant sur l'économie circulaire et le bioalimentaire, incluant des initiatives structurantes en matière d'agriculture urbaine;
- constituer une vitrine industrielle distinctive sur le flanc nord de l'autoroute 40;
- décontaminer les terrains vacants et engager leur construction;
- favoriser le développement des terrains vacants et le redéveloppement des terrains sous-utilisés en optimisant le volume bâti et en réduisant la superficie occupée par les espaces fonctionnels extérieurs;
- conceptualiser les bâtiments pour qu'ils puissent supporter une aire d'agriculture urbaine sur le toit;
- améliorer le front bâti le long des trois artères bordant le secteur et concevoir des constructions innovantes à haut rendement énergétique;
- aménager de façon exemplaire les cours extérieures tout en favorisant la constitution d'une canopée dans les espaces fonctionnels et vacants ainsi que la gestion écologique des eaux de pluie;
- préserver les milieux naturels et humides importants et établir un maillage écologique entre eux;
- planifier un réseau de déplacements actifs à l'intérieur de l'îlot et des espaces verts au bénéfice des travailleurs;
- assurer la continuité des déplacements piétons sur le boulevard Saint-Jean-Baptiste entre le viaduc surplombant l'A40 et le boulevard Henri-Bourassa;
- réaménager et sécuriser les intersections des embranchements entre les boulevards Métropolitain et Saint-Jean-Baptiste, de même que l'intersection que forme ce dernier avec le boulevard Henri-Bourassa;
- prévoir une piste cyclable en site propre sur le boulevard Saint-Jean-Baptiste et la traversée des embranchements et du viaduc vers le sud;
- planter des arbres le long des grands axes de mobilité et favoriser le verdissement sur les terrains privés.



Îlot de l'Hôpital Maisonneuve-Rosemont	<input type="checkbox"/> Planifié	<input checked="" type="checkbox"/> À planifier
Arrondissement de Rosemont–La Petite-Patrie	<input type="checkbox"/> Secteur priorisé	
Échelle d'impact	<input checked="" type="checkbox"/> Métropolitaine	<input type="checkbox"/> Quartier
Accès au transport collectif structurant	<input checked="" type="checkbox"/> Existant	<input checked="" type="checkbox"/> Projeté
Indice d'équité des milieux de vie (IEMV)	<input type="checkbox"/> Secteur vulnérable et prioritaire	<input checked="" type="checkbox"/> À proximité d'un secteur vulnérable et prioritaire
Opportunités	<input checked="" type="checkbox"/> Augmentation de l'offre résidentielle <input checked="" type="checkbox"/> Amélioration/consolidation de l'accès aux ressources du quotidien <input type="checkbox"/> Amélioration/consolidation des activités économiques	<input checked="" type="checkbox"/> Amélioration/consolidation (forme et fonctions urbaines) <input checked="" type="checkbox"/> Transformation (formes et fonctions urbaines) <input checked="" type="checkbox"/> Valorisation des milieux naturels
Types d'action	<input checked="" type="checkbox"/> Réglementation <input checked="" type="checkbox"/> Investissements <input checked="" type="checkbox"/> Réaménagement du domaine public	<input checked="" type="checkbox"/> Planification (élaboration ou actualisation) <input type="checkbox"/> Programme de financement <input type="checkbox"/> Étude hydraulique pour évaluer la capacité des réseaux d'égout



Carte 4-32 Îlot de l'Hôpital Maisonneuve-Rosemont



Contexte

D'une superficie d'environ 40 hectares, l'îlot de l'hôpital Maisonneuve-Rosemont est délimité par les boulevards de l'Assomption et Rosemont ainsi que les rues Sherbrooke et Dickson, et il est voisin de l'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve au sud-est. Cet îlot est traversé par le Boisé des Pères, faisant partie du noyau principal de biodiversité de l'arrondissement. Il est adjacent au parc Maisonneuve, au boisé du Village olympique, au Jardin botanique ainsi qu'à la Cité-Jardin du Tricentenaire, constituant également le noyau principal de biodiversité.

L'îlot représente un milieu principalement constitué d'emplois institutionnels avec l'hôpital Maisonneuve-Rosemont, le Pensionnat Notre-Dame-Des-Anges, le Pavillon Claudine D'Amours, l'église et le couvent de la Résurrection, l'école Marguerite-De Lajemmerais, le CHSLD Benjamin-Victor-Rousselot et le futur CHSLD Nicolet.

Plusieurs bâtiments de cet îlot sont identifiés comme de grandes propriétés à caractère institutionnel, constituant un patrimoine bâti à protéger et à mettre en valeur. Plus au sud, en bordure de la rue Dickson, une occupation résidentielle est également implantée (condos Place de Jumonville).

Ce secteur est bordé par d'importantes voies de circulation, générant beaucoup de circulation de transit ainsi qu'une grande affluence véhiculaire, notamment en lien avec la présence de divers lieux d'emplois. L'absence de pistes cyclables et la largeur restreinte des trottoirs limitent les possibilités en termes de mobilité active. Les stations de métro Cadillac et L'Assomption, situées dans l'arrondissement voisin, se trouvent à distance de marche de l'îlot.

Les enjeux d'aménagement et de mobilité pour le secteur sont :

- la vétusté de l'hôpital et son agrandissement majeur exigé (Hôpital avec un indice de vétusté coté E avec un engorgement des unités de soins et saturation de l'espace exigeant à moyen terme un agrandissement majeur de l'HMR);
- la vacance du site de l'église et couvent de la Résurrection représentant un potentiel de redéveloppement dans le secteur;
- la valorisation du potentiel de développement lié à la proximité de deux stations de métro (Cadillac et L'Assomption), plusieurs lignes d'autobus (boul. Rosemont et Sherbrooke) et de la future station du projet structurant de l'Est prévue;
- l'important transit véhiculaire dans le secteur en lien avec les nombreux emplois et la présence de grandes voies de circulation, dont les boulevards Rosemont et l'Assomption ainsi que les rues Dickson et Sherbrooke;
- le rapprochement de plusieurs accès aux divers établissements situés sur le boulevard Rosemont, créant des conflits entre les différents usagers de la route (vélo, auto, autobus);
- la présence de vastes espaces de stationnement créant des îlots de chaleur;
- la déficience en termes de lien de mobilité active;
- la désuétude ou l'absence en termes d'infrastructures de transport actif, absence de voies cyclables, trottoirs étroits;
- l'existence d'un lieu de convergence en termes de biodiversité, par la présence du Boisé des pères ainsi que des corridors de biodiversité Rosemont et l'Assomption et le corridor des anciens ruisseaux;
- la gestion des neiges usées et des déchets biomédicaux déversés dans le Boisé des pères;
- la gestion déficiente des eaux pluviales marquée par l'écoulement des eaux vers les complexes résidentiels plus au sud ainsi que vers l'arrondissement voisin;
- la présence de plusieurs sites en transformation ou à redévelopper, la désuétude du cadre bâti et l'abattage de nombreux arbres (agrandissement de l'école Marguerite-De Lajemmerais, construction du CHSLD Rousselot, hôpital Maisonneuve-Rosemont et l'église et couvent de la Résurrection);
- le regroupement de grandes propriétés à caractère institutionnel, constituant un patrimoine bâti à mettre en valeur.



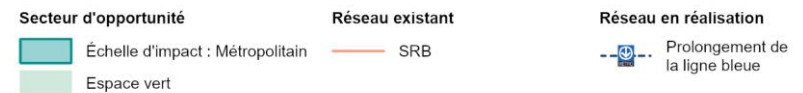
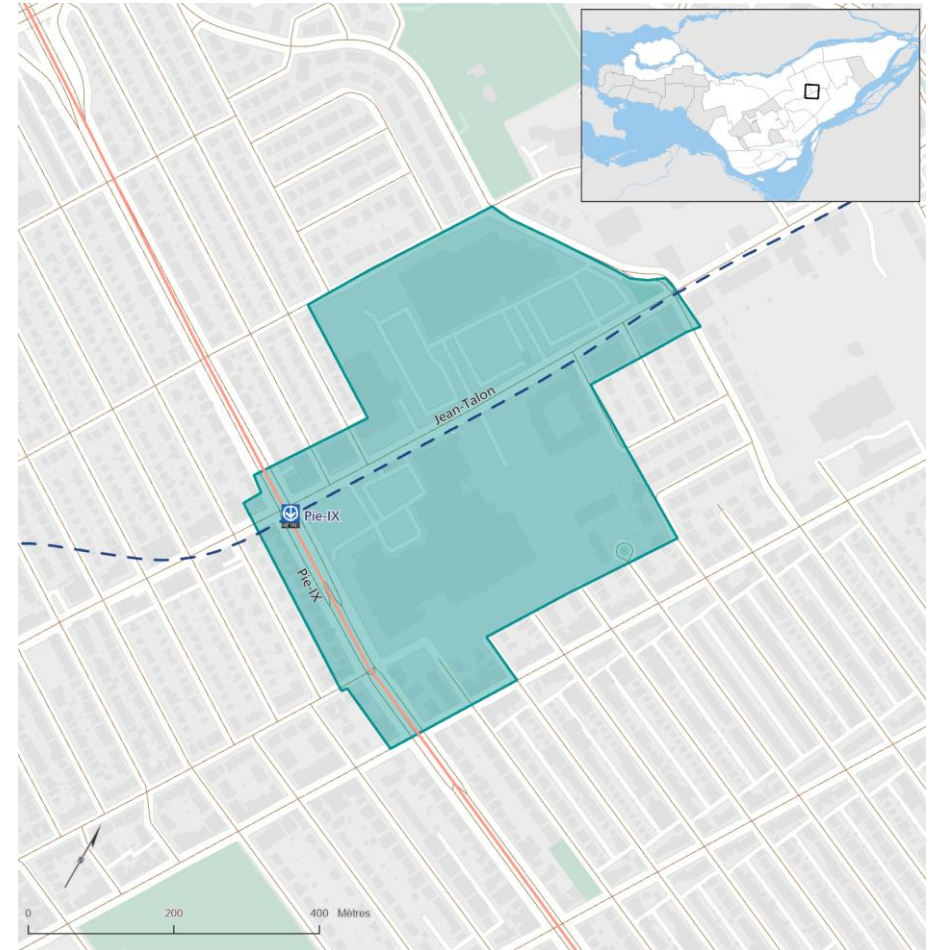
Objectifs

Les intentions générales pour le secteur sont les suivantes :

- développer un pôle de mobilité durable et assurer une meilleure desserte en transports actifs, notamment en lien avec l'arrivée de la station du REM;
- développer davantage le réseau de transport actif, par le réaménagement du domaine public (intégration de voies cyclables, élargissement des trottoirs, plantation d'arbres, etc.);
- assurer la convivialité et la sécurité des trajets en transport actif vers les stations de métro et les lieux d'emplois, notamment en revoyant la configuration du boulevard Rosemont en intégrant la vision du Plan directeur de biodiversité;
- restreindre la place à l'automobile en réduisant les stationnements ainsi que les largeurs de chaussée;
- requalifier les stationnements de surfaces existants;
- saisir les opportunités de densification du cadre bâti, notamment sur le site du couvent de la Résurrection;
- densifier l'occupation du site en optimisant l'utilisation du sol à proximité des réseaux de transport collectif structurant;
- saisir les opportunités en termes de logements et construire des logements sociaux, abordables et familiaux;
- assurer un développement de qualité et durable du site de l'hôpital Maisonneuve-Rosemont, par une architecture exemplaire, en minimisant l'espace consacré aux stationnements, en intégrant du verdissement et des arbres;
- intégrer la plantation d'arbres et un écoduc lors du réaménagement du boulevard L'Assomption, en lien avec la construction du projet structurant de l'Est;
- protéger et valoriser les milieux naturels d'intérêts, dont le Boisé des Pères par sa nomination au Répertoire des milieux naturels protégés et contributifs à la biodiversité;
- redonner accès à la population riveraine au Boisé des Pères, notamment par le boulevard Rosemont, réaliser son inventaire et implanter un plan de gestion écologique;
- contribuer à la vision du Plan directeur de biodiversité en assurant la conservation de la biodiversité existante (Boisé des Pères), la création d'habitats ainsi que la connexion des milieux naturels (Corridor des anciens ruisseaux, Boisé des Pères et boisé du Parc olympique);
- mettre en valeur le patrimoine bâti institutionnel;
- intégrer des mesures de gestion des eaux pluviales pour éviter l'écoulement des eaux vers l'arrondissement voisin;
- envisager l'établissement d'un équipement culturel pour répondre au déficit observé dans l'est de l'arrondissement.



Abords de la future station Pie-IX (SRB) et Jean-Talon	<input type="checkbox"/> Planifié	<input checked="" type="checkbox"/> À planifier
Arrondissements de Saint-Léonard et de Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension	<input checked="" type="checkbox"/> Secteur priorisé	
Échelle d'impact	<input checked="" type="checkbox"/> Métropolitaine	<input type="checkbox"/> Quartier
Accès au transport collectif structurant	<input checked="" type="checkbox"/> Existant	<input checked="" type="checkbox"/> Projeté
Indice d'équité des milieux de vie (IEMV)	<input checked="" type="checkbox"/> Secteur vulnérable et prioritaire	<input checked="" type="checkbox"/> À proximité d'un secteur vulnérable et prioritaire
Opportunités	<input checked="" type="checkbox"/> Augmentation de l'offre résidentielle <input checked="" type="checkbox"/> Amélioration/consolidation de l'accès aux ressources du quotidien <input type="checkbox"/> Amélioration/consolidation des activités économiques	<input checked="" type="checkbox"/> Amélioration/consolidation (forme et fonctions urbaines) <input checked="" type="checkbox"/> Transformation (formes et fonctions urbaines) <input type="checkbox"/> Valorisation des milieux naturels
Types d'action	<input checked="" type="checkbox"/> Réglementation <input checked="" type="checkbox"/> Investissements <input checked="" type="checkbox"/> Réaménagement du domaine public	<input checked="" type="checkbox"/> Planification (élaboration ou actualisation) <input type="checkbox"/> Programme de financement <input type="checkbox"/> Étude hydraulique pour évaluer la capacité des réseaux d'égout



Carte 4-33 Abords de la future station Pie-IX (SRB) et Jean-Talon



Contexte

Situé à l'intersection du boulevard Pie-IX et de la rue Jean-Talon Est, dans les arrondissements de Villieray–Saint-Michel–Parc-Extension et de Saint-Léonard, le secteur est également adjacent au territoire de l'arrondissement de Rosemont–La Petite-Patrie et s'inscrit sur le parcours du prolongement de la ligne bleue du métro, dont la mise en service est prévue en 2030.

Une vision d'ensemble multipartite reste à être définie, et ce, en cohérence avec les priorités et les orientations de la Ville et des arrondissements concernés. Un arrimage entre les différents arrondissements est donc prévu dans le cadre de l'élaboration de la planification.

La vocation du secteur, essentiellement commerciale, est soutenue par des zones résidentielles bien établies au fil du temps. L'artère Jean-Talon Est, relativement dynamique, traverse entièrement le territoire des arrondissements de Villieray–Saint-Michel–Parc-Extension et de Saint-Léonard. L'activité commerciale vers l'ouest prend place dans un tissu homogène de trois étages avec des rez-de-chaussée commerciaux diversifiés et situés aux abords du Petit Maghreb, un quartier de l'arrondissement de Villieray–Saint-Michel–Parc-Extension.

Néanmoins, sa forme urbaine et architecturale vers l'est, dans l'arrondissement de Saint-Léonard, diffère avec ses centres commerciaux d'importance établis sur de méga-îlots et sa typologie résidentielle d'édifices multilogements d'une dizaine d'étages. Les aires de stationnement de surface y sont très présentes ainsi que les déplacements véhiculaires. Les surfaces minéralisées contribuent alors à la formation d'îlots de chaleur. La discontinuité de la trame dans la zone commerciale contraste avec l'environnement résidentiel immédiat et entraîne un manque de perméabilité pour les parcours nord-sud.

Toujours sur la rue Jean-Talon Est dans l'arrondissement de Saint-Léonard, l'activité commerciale prend place dans des bâtiments de faible hauteur, hétéroclites, implantés de manière variable, généralement en retrait par rapport à la rue alors que les stationnements sont aménagés en façade. Par conséquent, le domaine public est pauvrement encadré, souffre d'un manque d'animation et offre des conditions peu attrayantes et peu sécuritaires pour les déplacements actifs. Par ailleurs, un programme particulier d'urbanisme couvrant une importante section de la rue Jean-Talon Est de l'arrondissement a été adopté en 2021 (PPU Jean-Talon-Est).

Le voisinage du secteur est marqué par des zones résidentielles hétéroclites constituées majoritairement de duplex et de triplex. Des maisons unifamiliales de vétérans, des bungalows datant des années 1960 et des édifices multilogements de quatre à six étages sont également présents au sud de l'autoroute 40. Les parcs Hébert (Saint-Léonard) et Sainte-Bernadette (Rosemont–La Petite-Patrie) plus au sud offrent des infrastructures sportives et sont rattachés à deux écoles

primaires desservant le secteur. Le projet de prolongement de la ligne bleue du métro comprend la construction de deux édicules au croisement de la rue Jean-Talon Est et du boulevard Pie-IX ainsi qu'un terminus de bus. Ainsi, en plus de sa desserte par le système rapide par bus (SRB) du boulevard Pie-IX, le secteur bénéficiera d'un accès direct au réseau du métro, ce qui viendra accroître et faciliter considérablement son accessibilité et structurer par le fait même le domaine public. Cette transformation majeure de la mobilité constitue un formidable levier pour revoir l'identité du secteur.

Les enjeux d'aménagement et de mobilité pour le secteur sont :

- l'adaptation de la forme urbaine pour soutenir l'utilisation de la station de métro et faciliter son accès;
- l'intensification de l'occupation du sol et la diversification des usages dans la perspective de soutenir un milieu de vie complet;
- la création de conditions favorables aux déplacements actifs à l'échelle du secteur et en lien avec les milieux avoisinants;
- le caractère d'ensemble du cadre bâti et sa contribution à l'encadrement et à l'animation de l'espace public, en particulier de la rue Jean-Talon Est;
- le maintien des activités commerciales existantes et leur contribution à la qualité du cadre urbain;
- l'intégration d'équipements collectifs, communautaires et de parcs répondant aux besoins actuels des citoyennes et citoyens ainsi qu'aux futurs résidents et résidentes;
- la réduction des îlots de chaleur par l'aménagement du domaine public avec une augmentation de la canopée;
- la gestion des nuisances liées à la circulation véhiculaire sur le boulevard Pie-IX;
- la gestion des interfaces avec les milieux environnants, notamment résidentiels, avec l'arrivée du terminus d'autobus.



Objectifs

Les intentions à l'égard de l'aménagement et de la mobilité concernant le secteur visent à créer un milieu de vie complet et attractif ayant la station de métro comme point d'ancrage. Véritable pôle de mobilité grâce au métro, au SRB et au terminus de bus, le secteur devra permettre une densification résidentielle importante, tout en conservant une superficie commerciale adéquate et proposer une nouvelle offre en équipements collectifs, communautaires et en parcs afin de créer un milieu de vie complet. Le développement des aires de stationnement sous-utilisées et la relocalisation des espaces commerciaux à même les nouvelles constructions résidentielles permettront de libérer le sol afin d'augmenter la capacité d'accueil de logements et d'offrir un domaine public adapté au transport actif et collectif en se connectant aux milieux avoisinants.

De manière plus précise, ces intentions consistent notamment à :

- répartir les densités construites les plus importantes à proximité du métro pour soutenir son achalandage et prévoir une diminution des hauteurs vers les secteurs résidentiels existants;
- s'assurer d'une offre diversifiée en termes de typologies résidentielles afin de permettre de répondre aux besoins d'une multitude de ménages dont ceux avec enfants, notamment en intégrant des aires de jeux pour enfants, des terrasses et des balcons de taille généreuse, etc. L'offre devrait également être multiple en termes de produits offerts et comprendre notamment des logements sociaux et abordables;
- encourager l'intégration de logements locatifs sociaux et abordables dans les projets résidentiels;
- encadrer la construction des nouveaux bâtiments résidentiels pour mitiger les nuisances tels le bruit, les vibrations ou la poussière;
- assurer une contribution de l'activité commerciale sur la rue Jean-Talon Est avec un encadrement permettant l'animation du domaine public, notamment par l'implantation de commerces et de services de proximité intégrés au rez-de-chaussée des bâtiments résidentiels;
- aménager le domaine public et implanter des équipements communautaires collectifs à proximité de la station de métro pour faciliter leur fréquentation et leur animation et valoriser ses abords;
- assurer une mise en réseau des parcours piétonniers et cyclables sécuritaire et attrayant afin de réduire les distances des cheminements vers les transports collectifs et le Réseau express vélo Jean-Talon (REV), à partir notamment des quartiers limitrophes;
- rétablir la trame de rues avec la création de nouvelles rues et de sentiers piétonniers afin de désenclaver le site et permettre des connexions avec le tissu urbain existant;
- mettre en place des conditions pour assurer une circulation véhiculaire apaisée au sein du futur quartier et limiter le transit;
- optimiser et mutualiser l'offre en espace de stationnement souterrain et minimiser son incidence dans le paysage urbain;
- mettre à profit l'aménagement d'espaces verts constitués en réseau pour la gestion efficace des eaux de ruissellement et augmenter la canopée;
- permettre l'encadrement de la rue Jean-Talon Est par des bâtiments ayant un basilaire commercial et des retraits aux étages supérieurs, afin de contribuer à des parcours à l'échelle humaine.



Abords du boulevard Métropolitain	✓ Planifié	☐ À planifier
Arrondissement de Saint-Léonard	☐ Secteur priorisé	
Échelle d'impact	✓ Métropolitaine	☐ Quartier
Accès au transport collectif structurant	✓ Existant	✓ Projeté
Indice d'équité des milieux de vie (IEMV)	✓ Secteur vulnérable et prioritaire	✓ À proximité d'un secteur vulnérable et prioritaire
Opportunités	<ul style="list-style-type: none"> ☐ Augmentation de l'offre résidentielle ☐ Amélioration/consolidation de l'accès aux ressources du quotidien ✓ Amélioration/consolidation des activités économiques 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Amélioration/consolidation (forme et fonctions urbaines) ☐ Transformation (formes et fonctions urbaines) ☐ Valorisation des milieux naturels
Types d'action	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Réglementation ✓ Investissements ✓ Réaménagement du domaine public 	<ul style="list-style-type: none"> ☐ Planification (élaboration ou actualisation) ☐ Programme de financement ☐ Étude hydraulique pour évaluer la capacité des réseaux d'égout



Secteur d'opportunité

- Échelle d'impact : Métropolitaine
- Espace vert

Réseau existant

- Métro
- SRB
- Train de banlieue

Réseau en réalisation

- Prolongement de la ligne bleue

Carte 4-34 Abords du boulevard Métropolitain



Contexte

Ce secteur bordant le boulevard Métropolitain Est est visé par des transformations en raison de l'arrivée d'infrastructures de transport collectif et de transport actif à proximité que sont le projet structurant de l'Est (PSE), le prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal et le Réseau express vélo (REV).

Une planification détaillée prenant en compte les enjeux de transport, de paysage urbain, d'économie et de développement durable est donc nécessaire pour les abords du boulevard Métropolitain Est qui est une importante composante commerciale pour l'arrondissement, mais également un axe de transport acheminé.

Les enjeux d'aménagement pour le secteur sont :

- le caractère déstructuré du secteur;
- le besoin d'une vision concertée des grands projets;
- la cohérence avec les planifications des secteurs Jarry et Langelier;
- le manque de diversité dans l'offre commerciale;
- l'accès aux commerces presque exclusivement en automobile;
- l'utilisation des rues locales souvent utilisées comme voies de transit par les clients des commerces, ce qui nuit à la qualité des milieux de vie adjacents;
- la quantité et la configuration des entrées charretières multipliant les risques d'accrochage entre véhicules;
- les flux de circulation importants et la vitesse élevée des véhicules;
- la présence de bruit, de nuisance sonore et de pollution visuelle;
- les déplacements piétons et cyclistes difficiles et l'effet de barrière exercé par l'autoroute qui empêche les déplacements sécuritaires nord-sud;
- la gestion du stationnement;
- l'affichage commercial omniprésent et l'impact visuel important des panneaux-réclame;
- les aménagements paysagers pratiquement inexistantes en raison d'importantes superficies consacrées à l'automobile (voies locales et espaces de stationnement);

- les façades des bâtiments disparates et de faible qualité architecturale faisant front sur le boulevard;
- la variation des marges de recul;
- le verdissement des propriétés privées et du domaine public et l'augmentation de l'indice de canopée;
- une bonne gestion des eaux de ruissellement pluviales (domaine public et propriétés privées).

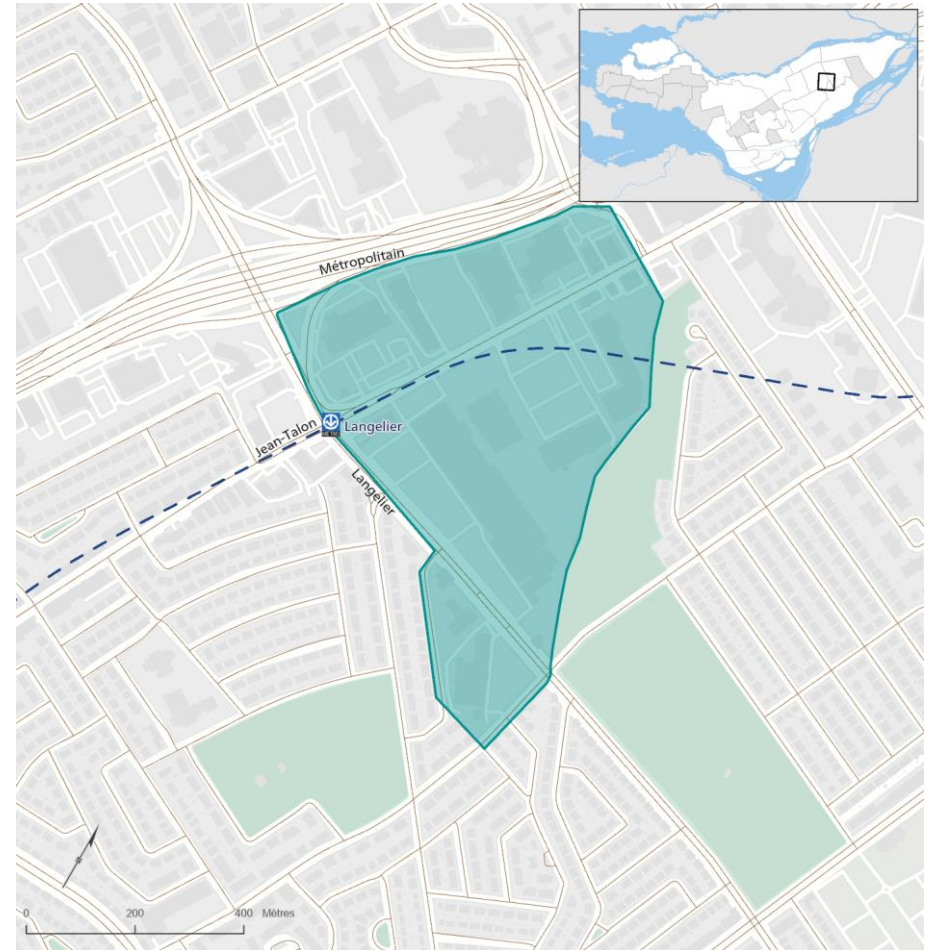
Objectifs

Les intentions générales pour le secteur visent à :

- consolider et intensifier les activités commerciales et industrielles en fonction des usages, de la nature des lieux et des conséquences reliées à la circulation véhiculaire;
- revoir le type et la nature des entreprises à attirer;
- améliorer les interfaces entre les commerces et les milieux de vie adjacents;
- réduire la circulation de transit sur les rues locales perpendiculaires au boulevard Métropolitain qui desservent les milieux de vie;
- assurer des traverses nord-sud sécuritaires pour les piétons et les cyclistes;
- revoir la configuration des entrées charretières sur le boulevard;
- revoir l'aménagement des stationnements;
- améliorer la qualité esthétique de l'affichage commercial;
- favoriser un aménagement de qualité en front du boulevard;
- favoriser la rénovation des façades des bâtiments.



Langelier	✓ Planifié	☐ À planifier
Arrondissement de Saint-Léonard	✓ Secteur priorisé	
Échelle d'impact	✓ Métropolitaine	☐ Quartier
Accès au transport collectif structurant	✓ Existant	☐ Projeté
Indice d'équité des milieux de vie (IEMV)	✓ Secteur vulnérable et prioritaire	✓ À proximité d'un secteur vulnérable et prioritaire
Opportunités	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Augmentation de l'offre résidentielle ✓ Amélioration/consolidation de l'accès aux ressources du quotidien ☐ Amélioration/consolidation des activités économiques 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Amélioration/consolidation (forme et fonctions urbaines) ✓ Transformation (formes et fonctions urbaines) ☐ Valorisation des milieux naturels
Types d'action	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Réglementation ✓ Investissements ✓ Réaménagement du domaine public 	<ul style="list-style-type: none"> ☐ Planification (élaboration ou actualisation) ✓ Programme de financement ☐ Étude hydraulique pour évaluer la capacité des réseaux d'égout



Secteur d'opportunité

- Échelle d'impact : Métropolitaine
- Espace vert

Réseau en réalisation

- Prolongement de la ligne bleue

Carte 4-35 Langelier



Contexte

Le secteur Langelier totalise 35 hectares et correspond au périmètre délimité par l'autoroute 40, le boulevard Langelier, la rue de Lotbinière, la rue Bélanger et les limites des arrondissements d'Anjou et de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve. Il s'inscrit sur le parcours du prolongement de la ligne bleue du métro dont la mise en service est prévue en 2030.

La vocation du secteur, essentiellement commerciale, s'y est établie au début des années 1970 avec la construction du Carrefour Langelier et s'est consolidée lors de la décennie suivante en misant sur une forme urbaine permettant de tirer parti de la proximité du réseau autoroutier et des aménagements destinés, de manière générale, à faciliter l'accès aux commerces en automobile.

Les aires de stationnement de surface dominent encore aujourd'hui le paysage et contribuent, avec les autres surfaces minéralisées (chaussées, toitures, aires de manœuvre), à la formation d'îlots de chaleur. L'activité commerciale prend place dans des bâtiments de faible hauteur, hétéroclites, implantés de manière variable et étalée, généralement loin de la bordure de rue alors que les stationnements sont aménagés en façade. Par conséquent, le domaine public est pauvrement encadré, souffre d'un manque d'animation et offre des conditions peu attrayantes pour les déplacements actifs.

Outre l'autoroute 40 qui le borde au nord, le voisinage du secteur est marqué, à l'est, par la présence du pôle commercial régional des Galeries d'Anjou. Le boisé Jean-Milot, qui abrite un milieu humide, jouxte sa limite sud alors qu'on retrouve, à l'ouest du boulevard Langelier, des milieux résidentiels principalement constitués de duplex et de triplex typiques de l'arrondissement de Saint-Léonard.

La rue Jean-Talon Est, qui traverse le secteur, s'apparente davantage à une rue commerciale traditionnelle à l'ouest du boulevard Langelier, en particulier pour le tronçon compris entre la rue Viau et la rue de la Villanelle dont les commerçants sont regroupés au sein de la Société de développement commercial de la rue Jean-Talon à Saint-Léonard. Par ailleurs, un programme particulier d'urbanisme couvrant la section de la rue Jean-Talon allant de la rue Viau au boulevard Langelier a été adopté en août 2021 (PPU Jean-Talon Est).

Le projet de prolongement de la ligne bleue prévoit un édicule au sud-est du croisement de la rue Jean-Talon Est et du boulevard Langelier. Le secteur bénéficiera ainsi d'une connexion directe au réseau du métro qui viendra accroître et faciliter considérablement son accessibilité.

Les enjeux d'aménagement et de mobilité identifiés pour le secteur sont :

- l'adaptation de la forme urbaine pour soutenir l'utilisation de la station de métro et faciliter son accès;
- l'intensification de l'occupation du sol et la diversification des usages dans la perspective d'un milieu de vie complet;
- le maintien des activités commerciales existantes, dont les commerces de destination, et leur contribution à la qualité du cadre urbain;
- la création de conditions favorables aux déplacements actifs à l'échelle du quartier et de liens actifs avec les milieux avoisinants;
- le caractère d'ensemble du cadre bâti et sa contribution à l'encadrement et à l'animation de l'espace public, en particulier de la rue Jean-Talon Est;
- l'intégration de parcs et d'équipements collectifs répondant aux besoins actuels des Léonardoises et Léonardoises ainsi qu'à ceux des futurs résidents et résidentes;
- la protection des milieux naturels et le soutien à la biodiversité;
- la réduction des îlots de chaleur et la gestion efficace des eaux de ruissellement;
- la gestion des nuisances et de l'interface avec l'autoroute Métropolitaine.



Objectifs

Les intentions à l'égard de l'aménagement et de la mobilité concernant le secteur visent à créer un milieu de vie complet et attractif ayant la station de métro comme point d'ancrage, à tisser un réseau de mobilité équitable et à composer des lieux de vie résilients en harmonie avec la restauration des milieux naturels et de la biodiversité.

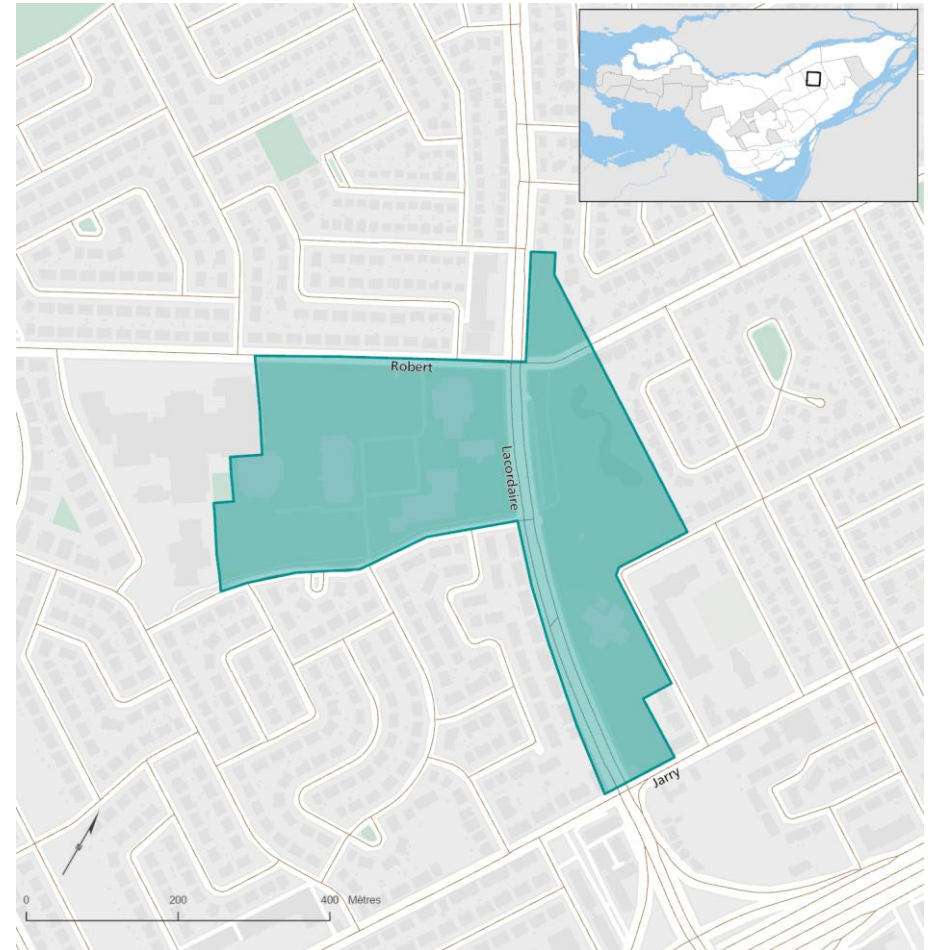
La transformation majeure de la mobilité constitue un formidable levier pour intensifier et diversifier les usages à l'échelle du secteur et revoir son organisation au profit, entre autres, d'une mobilité davantage axée sur les transports collectifs et actifs tout en mettant en valeur ses espaces actuellement sous-utilisés.

De manière plus précise, les principales intentions à l'égard du secteur consistent à :

- répartir les densités construites de manière à optimiser l'accès au métro pour soutenir son achalandage;
- s'assurer d'une offre diversifiée en termes de typologies résidentielles, ce qui devrait permettre de répondre aux besoins d'une multitude de ménages dont ceux avec enfants, notamment en intégrant des aires de jeux pour enfants, des terrasses et des balcons de taille généreuse, etc. L'offre devrait également être multiple en termes de produits offerts et comprendre notamment des logements sociaux et abordables;
- assurer une contribution de l'activité commerciale à l'encadrement et à l'animation du domaine public et aux modes de déplacement actifs et collectifs notamment en privilégiant la rue Jean-talon Est pour l'implantation de commerces et de services de proximité et l'intégration de commerces dans des bâtiments mixtes;
- favoriser l'implantation des commerces et des activités générant des volumes plus importants de déplacements véhiculaires à proximité de l'autoroute 40;
- miser sur une architecture de qualité et veiller à son intégration dans le milieu d'insertion;
- aménager une place publique et implanter un ou des équipements collectifs à proximité de la station de métro et de la rue Jean-Talon Est pour faciliter leur fréquentation et leur animation et valoriser les abords de la station;
- établir un réseau piéton et cyclable sécuritaire et attrayant permettant principalement de rejoindre efficacement le métro à partir du quartier;
- mettre en place des conditions pour assurer une circulation véhiculaire apaisée au sein du futur quartier et limiter le transit;
- rationaliser l'offre en stationnement et minimiser son incidence dans le paysage urbain;
- prévoir une desserte adéquate en parcs et en équipements publics facilement accessibles;
- créer un lien vert entre l'édicule et le boisé Jean-Milot;
- mettre en valeur le boisé Jean-Milot et contribuer à la restauration du milieu humide;
- prendre en compte les principes bioclimatiques dans la conception des bâtiments et assurer l'accès à des espaces végétalisés;
- mettre à profit la topographie et l'aménagement d'espaces verts constitués en réseau pour la gestion efficace des eaux de ruissellement et la résilience du futur quartier.



Pôle civique, culturel et sportif de Saint-Léonard		
Arrondissement de Saint-Léonard		
Échelle d'impact	✓ Métropolitaine	<input type="checkbox"/> Planifié ✓ À planifier <input type="checkbox"/> Secteur priorisé
Accès au transport collectif structurant	<input type="checkbox"/> Existant	<input type="checkbox"/> Quartier ✓ Projeté
Indice d'équité des milieux de vie (IEMV)	✓ Secteur vulnérable et prioritaire	✓ À proximité d'un secteur vulnérable et prioritaire
Opportunités	<input type="checkbox"/> Augmentation de l'offre résidentielle ✓ Amélioration/consolidation de l'accès aux ressources du quotidien <input type="checkbox"/> Amélioration/consolidation des activités économiques	✓ Amélioration/consolidation (forme et fonctions urbaines) <input type="checkbox"/> Transformation (formes et fonctions urbaines) <input type="checkbox"/> Valorisation des milieux naturels
Types d'action	✓ Réglementation ✓ Investissements ✓ Réaménagement du domaine public	✓ Planification (élaboration ou actualisation) <input type="checkbox"/> Programme de financement ✓ Étude hydraulique pour évaluer la capacité des réseaux d'égout



Secteur d'opportunité

- Échelle d'impact : Métropolitain
- Espace vert



Contexte

D'une superficie de près de 14 hectares, le pôle civique, culturel et sportif de l'arrondissement de Saint-Léonard se situe à l'intersection des boulevards Lacordaire et Robert, au nord de l'autoroute Métropolitaine, en plein cœur de l'arrondissement. Le secteur se situe à un kilomètre d'une station de métro projetée dans le cadre du prolongement de la ligne bleue (intersection du boulevard Lacordaire et de la rue Jean-Talon Est). De plus, l'antenne nord du Projet structurant de l'Est (PSE) prévoit l'aménagement d'une station au centre du secteur.

Le pôle civique, culturel et sportif comprend l'ensemble du territoire et les équipements compris entre le Complexe aquatique de Saint-Léonard et le parc Wilfrid-Bastien qui s'étend du boulevard Robert à la maison Joseph-Gagnon sur la rue Jarry Est.

Les premiers équipements érigés sur le site dans les années 1960 et 1970 sont le Complexe sportif de Saint-Léonard, comprenant alors l'arène et la piste d'athlétisme, ainsi que la bibliothèque et la mairie d'arrondissement (autrefois l'hôtel de ville de Saint-Léonard). Les autres équipements ont tous été construits au cours des vingt dernières années.

En juin 2020, l'arrondissement de Saint-Léonard a adopté un Plan directeur de mise en valeur pour le secteur, quelques semaines avant les annonces de l'arrivée d'un nouveau projet de transport collectif dans le secteur. Depuis, le projet a évolué, néanmoins, le tracé, dans le cadre de l'antenne nord du PSE et de la station prévue dans le secteur, demeurent inchangés.

Les enjeux d'aménagement et de mobilité pour le secteur sont :

- l'accès au site;
- les déplacements au sein du secteur;
- la qualité de l'espace public;
- la gestion des aspects environnementaux (gestion de l'eau, canopée urbaine, etc.);
- la gestion des aspects logistiques (entretien, livraison, etc.);
- la gestion du stationnement sur le site avec l'arrivée éventuelle d'une station PSE;
- la sécurité urbaine (éclairage, aménagements, etc.).

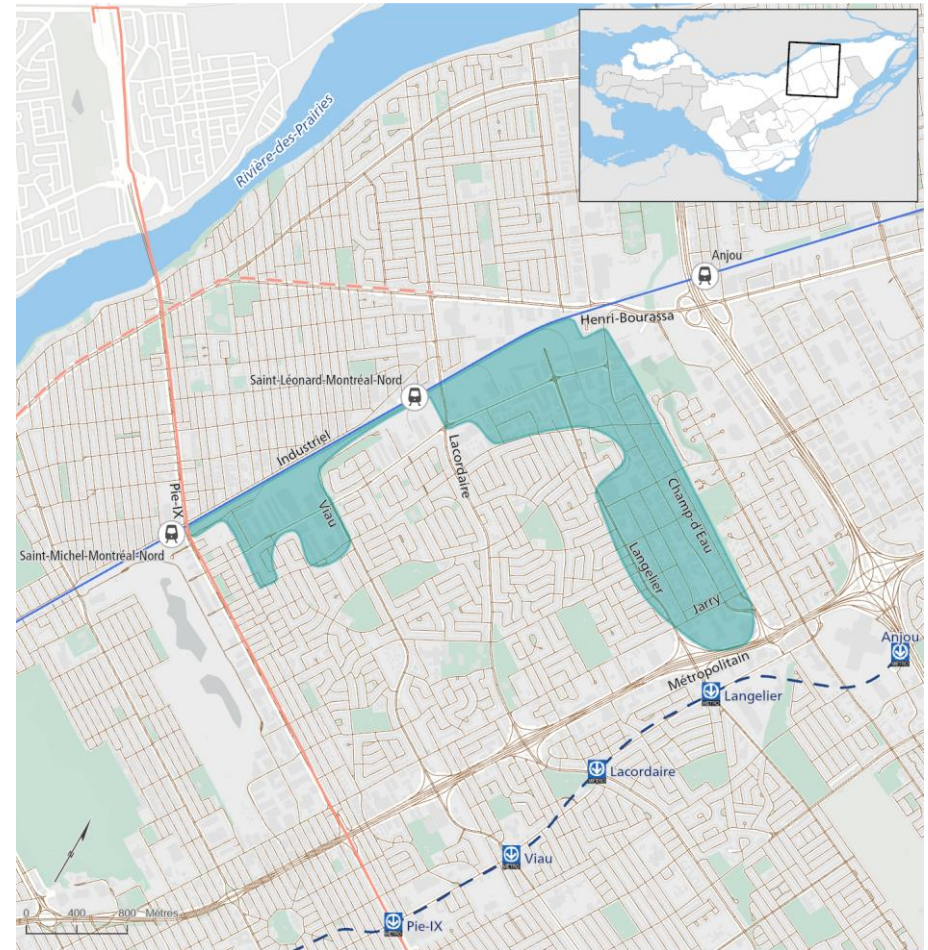
Objectifs

Les intentions générales de planification pour le secteur sont :

- faciliter et sécuriser le déplacement sur le site (notamment le franchissement du boulevard Lacordaire);
- favoriser la mobilité durable et assurer une gestion efficace du stationnement;
- créer un espace public attrayant et convivial pour les usagers;
- maximiser le verdissement.



Secteurs industriels de Saint-Léonard	<input type="checkbox"/> Planifié	<input checked="" type="checkbox"/> À planifier
Arrondissement de Saint-Léonard	<input type="checkbox"/> Secteur priorisé	
Échelle d'impact	<input checked="" type="checkbox"/> Métropolitaine	<input type="checkbox"/> Quartier
Accès au transport collectif structurant	<input checked="" type="checkbox"/> Existant	<input checked="" type="checkbox"/> Projeté
Indice d'équité des milieux de vie (IEMV)	<input checked="" type="checkbox"/> Secteur vulnérable et prioritaire	<input checked="" type="checkbox"/> À proximité d'un secteur vulnérable et prioritaire
Opportunités	<input type="checkbox"/> Augmentation de l'offre résidentielle <input type="checkbox"/> Amélioration/consolidation de l'accès aux ressources du quotidien <input checked="" type="checkbox"/> Amélioration/consolidation des activités économiques	<input checked="" type="checkbox"/> Amélioration/consolidation (forme et fonctions urbaines) <input checked="" type="checkbox"/> Transformation (formes et fonctions urbaines) <input type="checkbox"/> Valorisation des milieux naturels
Types d'action	<input checked="" type="checkbox"/> Réglementation <input checked="" type="checkbox"/> Investissements <input checked="" type="checkbox"/> Réaménagement du domaine public	<input checked="" type="checkbox"/> Planification (élaboration ou actualisation) <input type="checkbox"/> Programme de financement <input checked="" type="checkbox"/> Étude hydraulique pour évaluer la capacité des réseaux d'égout



Carte 4-37 Secteurs industriels de Saint-Léonard



Contexte

Localisés aux pourtours est et nord de l'arrondissement de Saint-Léonard, les secteurs industriels de Saint-Léonard bénéficient d'un niveau d'activité intéressant et diversifié. Toutefois, certaines sections parmi les plus anciennes sont mal adaptées aux besoins actuels des entreprises, spécialement en ce qui concerne la taille des bâtiments et la dimension des lots. Ainsi, il est nécessaire de déterminer quelles sections industrielles peuvent demeurer viables si elles sont revitalisées et quelles sections peuvent être transformées pour accueillir de nouvelles activités.

Dans les sections qui demeurent industrielles, il est envisageable d'accroître le nombre d'emplois si la revitalisation permet de satisfaire les besoins des entreprises sur le plan de l'espace et de l'aménagement. Toutefois, la présence de certaines activités nuit à la qualité de vie dans les secteurs résidentiels (poussières, bruits, camionnage, etc.).

Les enjeux d'aménagement et de mobilité pour les secteurs industriels sont :

- l'accessibilité au secteur par le transport collectif et actif;
- la présence d'îlots de chaleur;
- la gestion de l'eau;
- la gestion des nuisances liées à certaines activités industrielles;
- l'harmonisation avec la planification du secteur des abords du Métropolitain.

Objectifs

Les intentions générales pour les secteurs industriels visent à :

- consolider les secteurs industriels viables;
- requalifier et redévelopper les secteurs considérés non viables;
- rendre le secteur accessible en transports collectifs et actifs;
- accroître le nombre d'emplois;
- rehausser la qualité du cadre bâti, de l'architecture et des aménagements, notamment extérieurs;
- améliorer la gestion des nuisances;
- rehausser l'indice de la canopée urbaine.

Les secteurs d'opportunité d'échelle d'impact métropolitaine dans la Zone Centre



Secteur d'emplois du Plateau Est	✓ Planifié	☐ À planifier
Arrondissement du Plateau-Mont-Royal	☐ Secteur priorisé	
Échelle d'impact	✓ Métropolitaine	☐ Quartier
Accès au transport collectif structurant	✓ Existant	✓ Projeté
Indice d'équité des milieux de vie (IEMV)	✓ Secteur vulnérable et prioritaire	✓ À proximité d'un secteur vulnérable et prioritaire
Opportunités	<ul style="list-style-type: none"> ☐ Augmentation de l'offre résidentielle ✓ Amélioration/consolidation de l'accès aux ressources du quotidien ✓ Amélioration/consolidation des activités économiques 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Amélioration/consolidation (forme et fonctions urbaines) ☐ Transformation (formes et fonctions urbaines) ☐ Valorisation des milieux naturels
Types d'action	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Réglementation ✓ Investissements ✓ Réaménagement du domaine public 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Planification (élaboration ou actualisation) ☐ Programme de financement ☐ Étude hydraulique pour évaluer la capacité des réseaux d'égout



Carte 4-38 Secteur d'emplois du Plateau Est



Contexte

Bien qu'identifié comme secteur planifié, le secteur d'emplois du Plateau Est, initialement introduit dans le Plan d'urbanisme en 2014, demeure à planifier à plusieurs égards en lien avec les enjeux soulevés, les mesures et les cibles du présent PUM.

Le secteur est délimité par le corridor ferroviaire au nord, la rue Sherbrooke Est au sud et une ligne irrégulière principalement constituée, du sud au nord, par la succession des rues Hogan, Rachel Est, D'Iberville, Mont-Royal Est, Fullum, Parthenais, Masson et Papineau.

Le secteur se compose principalement de deux sous-secteurs à dominante industrielle, commerciale et de bureaux autour des rues Hogan, Frontenac et D'Iberville, d'une part, et au nord de la rue Masson, d'autre part. Ils sont séparés par un important secteur institutionnel entre le boulevard Saint-Joseph Est et la rue Masson et ils s'adosent à des milieux résidentiels qui s'y imbriquent et y sont enclavés en certains endroits, entraînant des cohabitations difficiles.

L'activité économique s'y concentre dans les domaines créatifs, tels que l'architecture, le design et les services professionnels variés, dans les domaines de fabrication plus traditionnels, tels que les aliments ou l'impression, de même que dans les services à la population. Le secteur compte par ailleurs plusieurs garages d'entretien automobile et de carrosserie, des entreprises de transformation agroalimentaire et des activités de recyclage.

Le secteur s'insère dans un contexte marqué par la présence du corridor ferroviaire et les multiples contraintes induites par celui-ci : obstacles à la mobilité, nuisances de bruit et de vibrations, sécurité aux abords, incivilité, contamination des sols, etc. En découle la présence de nombreux viaducs en passages inférieurs pour d'importants axes routiers de transit (Papineau, De Lorimier, Masson, D'Iberville et Saint-Joseph) qui traversent le secteur ainsi que de nombreuses zones de tortuosité.

Le corridor ferroviaire a historiquement conditionné la trame de rues particulières du secteur d'emplois du Plateau Est qui, contrairement au reste de l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal, n'est pas régulière. Sa vocation industrielle a entraîné un parcellaire à larges mailles, où la taille et la forme des terrains sont variables. Plusieurs très grands terrains sont ainsi adossés au corridor ferroviaire. L'historique d'occupation du territoire explique aussi l'implantation non homogène et parfois atypique des bâtiments avec, dans certains cas, un recul avant prononcé. La volumétrie des bâtiments est également variable, mais généralement de faible hauteur, soit de deux ou trois étages. Les variations de hauteur sont particulièrement notables sur la rue D'Iberville et à proximité des voies ferrées.

La densité d'occupation du sol y est généralement faible, plus particulièrement aux abords des voies ferrées, laissant place à de grands espaces libres, et ce, en contraste avec la trame urbaine traditionnelle plus serrée du Plateau-Mont-Royal. De par la nature des activités industrielles et commerciales lourdes qui y prédominent, plusieurs espaces sont généralement minéralisés et voués à l'entreposage extérieur, que ce soit de matériaux ou de véhicules et machineries. La plupart des autres espaces extérieurs privés sont utilisés à des fins de stationnement pour les employés ou la clientèle des établissements.

Le corridor appartenant au CP constitue, de part et d'autre des voies ferrées elles-mêmes, une friche de largeur variable, plus importante dans la partie sud du secteur, avec un terrain de plus grande envergure à l'extrémité de l'avenue Laurier Est. Malgré ces espaces laissés dans leur état naturel, le secteur est tout de même marqué par un faible couvert végétal. Sa canopée est plutôt disséminée, notamment dans sa partie à l'est de la rue D'Iberville et en bordure de plusieurs de ses grandes artères, contribuant à y créer d'importants îlots de chaleur.

Enfin, le secteur est plutôt à l'écart du réseau du métro et son accessibilité varie selon où l'on se trouve. Les stations Laurier et Mont-Royal de la ligne orange sont à environ 15 à 25 minutes de marche à l'ouest du secteur, alors que les stations Frontenac et Préfontaine de la ligne verte sont à une dizaine de minutes de marche des environs de la rue Rachel Est, en bas de la côte Sherbrooke.

Ainsi, les enjeux en matière d'aménagement et de mobilité sont :

- l'absence d'une identité forte, facilement reconnaissable;
- la cohabitation d'activités industrielles légères et commerciales lourdes avec l'habitation;
- les obstacles et les barrières physiques, à commencer par les voies ferrées, constituant un frein à la mobilité;
- la faible densité d'occupation;
- l'absence d'harmonie dans les implantations, les volumes et l'architecture des bâtiments;
- la faible qualité des aménagements, tant sur le domaine public que privé;
- les carences dans l'offre commerciale de détail, principalement de proximité;
- la faiblesse des accès par transport collectif, à l'écart des grands réseaux;
- l'omniprésence des aires de stationnement et d'entreposage extérieur;
- la forte présence d'îlots de chaleur;



- la contamination des sols;
- les fortes pressions pour le développement à des fins résidentielles dans un contexte de rareté de logements.

Objectifs

Les orientations pour la planification du secteur visent à confirmer la vocation économique prédominante du territoire, favoriser l'émergence d'un quartier plus complet par l'accroissement de l'offre de commerces et de services de proximité, améliorer les réseaux et liens cyclables et piétonniers favorisant la mobilité active ainsi que préserver les espaces naturels et de biodiversité, notamment en bordure du corridor ferroviaire.

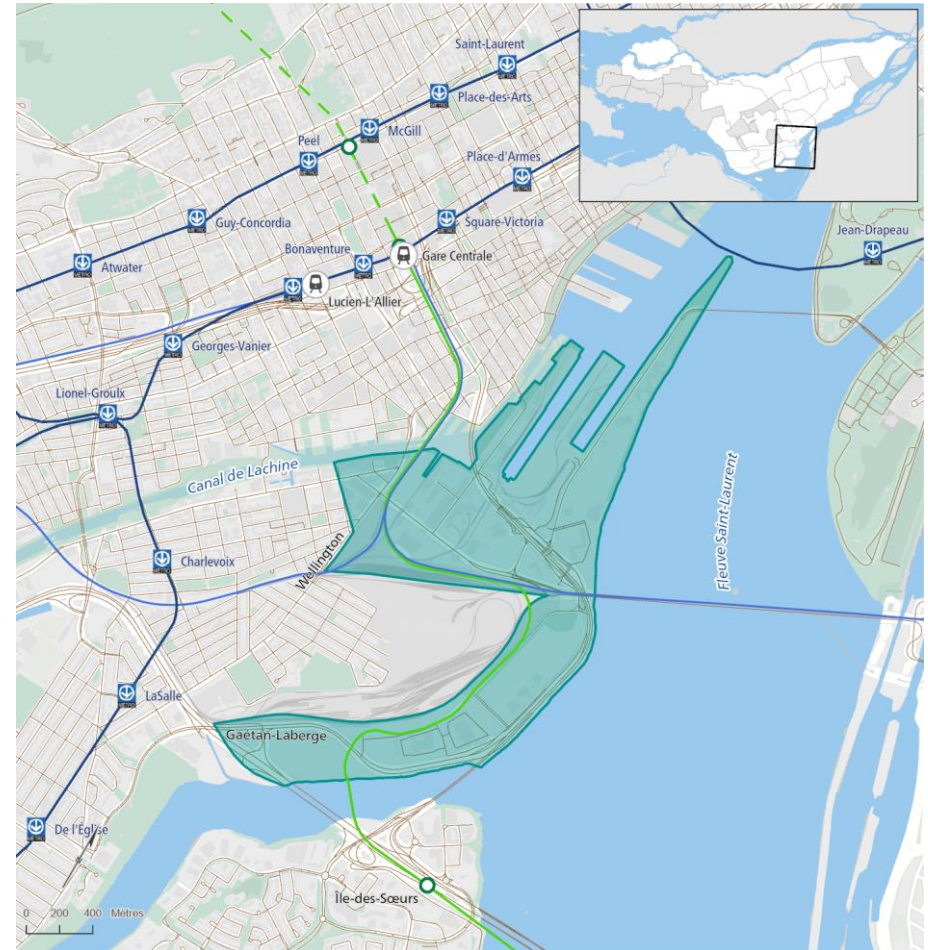
Ainsi, plus précisément, es intentions générales pour le secteur sont :

- confirmer les créneaux économiques de force prioritaires (nouvelles mobilités, créativité numérique, agriculture urbaine et transformation alimentaire, fabrication de meubles, ébénisteries et métiers d'art et services de rénovation et de construction);
- encourager l'émergence d'un écosystème de places d'affaires ayant sa propre identité;
- répondre aux besoins de logements abordables dans le respect de la vocation économique dominante du secteur;
- maximiser l'occupation des espaces libres ou sous-utilisés et favoriser l'augmentation du gabarit des bâtiments;
- maximiser la préservation d'espaces naturels, le verdissement et la déminéralisation des surfaces au sol;
- développer un espace urbain de qualité, accueillant et animé;
- favoriser la mobilité par le désenclavement général du secteur et l'amélioration de l'offre en transports actifs et collectifs, notamment en :
 - réaménageant la rue D'Iberville;
 - réaménageant et sécurisant l'intersection D'Iberville/Saint-Joseph;
 - sécurisant et embellissant les viaducs (passages inférieurs) sous les voies ferrées (éclairage architectural, intégration d'art public, etc.);

- créant un pôle de mobilité;
- aménageant un lien au-dessus de la voie ferrée dans l'axe de l'avenue du Mont-Royal Est (corridor vert prioritaire);
- améliorer la cohabitation des activités par la définition plus claire des vocations des différents sous-secteurs, la création de « zones tampons » permettant une transition graduelle entre les catégories d'usages et l'implantation de mesures de mitigation des nuisances.



Bridge-Bonaventure		
Arrondissements du Sud-Ouest et de Ville-Marie		
Échelle d'impact	✓ Métropolitaine	□ Quartier
Accès au transport collectif structurant	✓ Existant	✓ Projeté
Indice d'équité des milieux de vie (IEMV)	□ Secteur vulnérable et prioritaire	✓ À proximité d'un secteur vulnérable et prioritaire
Opportunités	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Augmentation de l'offre résidentielle ✓ Amélioration/consolidation de l'accès aux ressources du quotidien ✓ Amélioration/consolidation des activités économiques 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Amélioration/consolidation (forme et fonctions urbaines) ✓ Transformation (formes et fonctions urbaines) ✓ Valorisation des milieux naturels
Types d'action	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Réglementation ✓ Investissements ✓ Réaménagement du domaine public 	<ul style="list-style-type: none"> □ Planification (élaboration ou actualisation) □ Programme de financement □ Étude hydraulique pour évaluer la capacité des réseaux d'égout



Secteur d'opportunité

- Échelle d'impact : Métropolitain
- Espace vert

Réseau existant

- Métro
- REM
- Train de banlieue

Réseau en réalisation

- REM

Carte 4-39 Bridge-Bonaventure



Contexte

Le secteur Bridge-Bonaventure constitue le premier point de contact avec le territoire montréalais au sortir des ponts Victoria et Samuel-De Champlain. Tirant profit d'un emplacement exceptionnel en bordure du fleuve Saint-Laurent et à proximité du Vieux-Montréal, du Vieux-Port et du canal de Lachine, il est remarquable pour son histoire et recèle un patrimoine méconnu, principalement composé d'ouvrages d'art, d'infrastructures et de bâtiments industriels, de paysages singuliers et d'un fort potentiel archéologique.

Situé en partie sur le territoire de l'arrondissement de Ville-Marie et pour une autre partie dans le quartier de Pointe-Saint-Charles dans l'arrondissement du Sud-Ouest, le secteur s'étend sur une superficie d'environ 2,3 km². Il est traversé par diverses infrastructures de transport (ferroviaires, autoroutières, portuaires) et composé de sous-secteurs distincts façonnés par leur relation à l'eau (fleuve et canal) ainsi que de géographies artificielles (remblais, quais, digues, canaux) en constante évolution depuis plus de cent ans.

Le secteur est délimité par le fleuve Saint-Laurent, l'autoroute 15, les voies ferrées du Canadien National (CN) et le canal de Lachine. Il est traversé dans son axe central par l'autoroute Bonaventure. Ce secteur complexe constitue enfin un territoire morcelé par certaines de ces infrastructures de transport, congestionné par la circulation véhiculaire de transit, peu convivial pour les piétons et les cyclistes, très minéralisé et comportant plusieurs terrains vacants ou sous-utilisés. Aujourd'hui, il est essentiellement occupé par des activités économiques très diversifiées, à l'exception de la Cité-du-Havre, qui accueille des habitations et des espaces verts.

Désigné au Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal (SAD) à titre de secteur stratégique, le secteur Bridge-Bonaventure a fait l'objet d'une démarche de planification qui a conduit à l'adoption d'un Plan directeur de mise en valeur (PDMV). Élaboré à partir d'études, des recommandations de l'Office de consultation publique de Montréal et d'une concertation soutenue avec les parties prenantes du secteur, le PDMV incarne la vision et territorialise les orientations d'aménagement qui en découlent.

La transformation du secteur devra permettre de relever d'importants défis pour que sa mise en valeur soit à la hauteur de sa richesse et de son potentiel. Face à ces défis, la collaboration et l'implication de l'ensemble des partenaires de la Ville seront nécessaires. Parmi les principaux enjeux, figurent :

- **le respect de l'esprit des lieux et la mise en valeur des richesses patrimoniales et paysagères :**

La mise en valeur du secteur doit s'appuyer sur les bâtiments, les ouvrages d'art et les vestiges archéologiques d'intérêt qui ponctuent le territoire et qui

contribuent à sa singularité. Cela implique, notamment, de leur trouver une vocation compatible avec leurs caractéristiques, de les intégrer adéquatement à un projet d'aménagement, d'assurer leurs accessibilités publiques, de préserver la prédominance dans le paysage de certains bâtiments iconiques de Montréal (silo n° 5, ADM et l'enseigne Farine Five Roses, Habitat 67) et de maintenir certaines vues d'intérêt. Enfin, la réhabilitation de certaines infrastructures (silos, convoyeurs, bassins) apporte des défis particuliers de conception architecturale et de financement.

- **la cohérence et l'image générale du secteur :**

Les vagues d'interventions successives ont produit un territoire à l'aspect déstructuré. Le réaménagement du domaine public et la création de nouveaux espaces verts doivent participer à en rehausser son image et à structurer les développements immobiliers futurs. Ces derniers doivent également contribuer à conférer une meilleure cohérence et image au secteur.

- **l'amélioration des conditions de mobilité :**

La présence de grandes infrastructures de transport limite la mobilité et l'accessibilité aux quartiers limitrophes ainsi qu'aux rives du fleuve et du canal de Lachine. La congestion routière, créée par la circulation de transit, est un frein majeur au développement du secteur. Ainsi, son renouvellement passe par l'amélioration de la mobilité, particulièrement par la mise en place d'un réseau plus performant en transport collectif et actif ainsi que par la création de milieux mixtes favorables aux déplacements des piétons et des cyclistes, dans la perspective de la ville des courtes distances.

- **la cohabitation entre les usages dans un contexte de nuisances et de risques :**

Certaines activités et infrastructures du secteur sont des sources de nuisances et de risques pour leur voisinage. Il est donc essentiel d'en tenir compte lors de l'introduction d'usages sensibles, en particulier pour l'habitation, afin de prévoir des zones tampons et des mesures d'atténuation des nuisances pour offrir un milieu de vie de qualité, sécuritaire et sain.

- **la définition de nouvelles activités dans un contexte de prédominance de la vocation économique et d'absence de services et de commerces de proximité :**

Les fonctions permises dans le secteur doivent permettre l'épanouissement des activités économiques dynamiques tout en contribuant au développement de nouvelles filières et en favorisant une synergie entre elles. L'introduction de l'habitation doit contribuer à l'attraction du secteur pour les entreprises sans nuire au fonctionnement des industries à maintenir ou devenir un frein à l'établissement de nouvelles entreprises. Finalement, l'implantation de

services et de commerces de proximité est essentielle pour améliorer l'attractivité du secteur et permettre l'introduction de l'habitation.

- **l'introduction de l'habitation dans un contexte de télétravail et de pénurie de logements abordables :**

Le télétravail s'est enraciné dans certains domaines de l'économie. Le marché immobilier doit donc s'adapter au télétravail afin de répondre aux besoins de la main-d'œuvre, notamment dans la conception des logements (taille, ergonomie) et des bâtiments (espace de collaboration). De plus, la pénurie de logements abordables est de plus en plus criante. La construction de logements abordables pérennes interpelle l'ensemble des paliers gouvernementaux, ainsi que les promoteurs immobiliers afin de répondre aux besoins d'une diversité de ménages, y compris des familles avec enfants.

- **la contamination et l'instabilité des sols :**

Le secteur est le fruit de remblais successifs dans le fleuve et a été le cœur de l'industrialisation du Canada. Par conséquent, les enjeux liés à la contamination et à la capacité portante des sols sont majeurs. Ils entraînent des coûts importants liés à leur réhabilitation et à la construction des bâtiments tout en limitant l'implantation de certains usages et de certaines constructions.

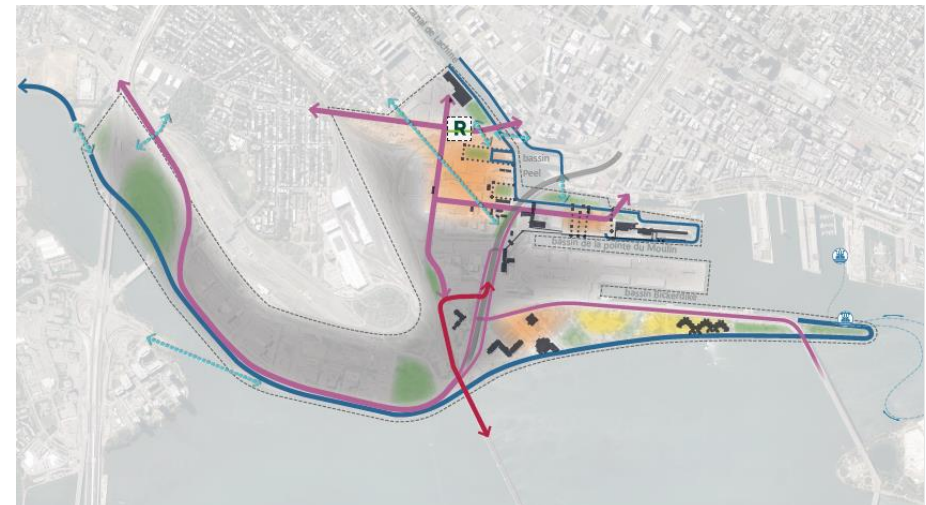
- **l'absence de maîtrise foncière de la Ville :**

Considérant l'absence de maîtrise foncière de la Ville et l'ampleur des interventions requises pour mettre en valeur ce secteur, la contribution des gouvernements et des différents propriétaires fonciers sera nécessaire. Les interventions devront également être ordonnées afin d'assurer le financement continu des travaux et des acquisitions. Des ententes devront être conclues avec les gouvernements et avec les différents propriétaires fonciers afin de partager équitablement le coût des travaux et d'acquisition des terrains.

Objectifs

Le secteur Bridge-Bonaventure est appelé à vivre de profonds changements au cours des prochaines années. Le présent énoncé de vision a pour objet d'orienter ces transformations de manière à renforcer l'identité de son territoire et à mettre en place les conditions qui insufleront un renouvellement au secteur, en renforçant particulièrement sa vocation économique.

« ADN du secteur Bridge-Bonaventure, la vocation économique est renforcée par la création de milieux de vie et d'emplois diversifiés, connectés, résilients et carboneutres, prenant assise sur la mobilité durable, l'esprit du lieu, le patrimoine et la mise en réseau des espaces publics et des lieux emblématiques. »



LÉGENDE			
	Déviations de la circulation de transit vers l'axe Bonaventure		Espace public consolidé ou nouveau
	Nouveau franchissement potentiel de mobilité active		Axe Bonaventure existant (aérien)
	Axe structurant apaisé, sécurisé et vert		Secteur d'emploi à consolider et diversifier
	Accessibilité publique à l'eau		Milieu de vie mixte à échelle humaine
	Mise en valeur des bâtiments et des ouvrages d'intérêt patrimonial		Milieu résidentiel à consolider et diversifier
	Station supplémentaire potentielle du REM		Limite du secteur

Figure 4-1 Schéma de l'approche conceptuelle guidant la transformation du secteur Bridge-Bonaventure⁴

Source : Ville de Montréal.(2023). *Secteur Bridge-Bonaventure, Plan directeur de mise en valeur* (p.35).

⁴ Il faut considérer ce plan à titre indicatif et non comme une représentation de la forme définitive du secteur. Ce plan constitue une référence pour orienter les interventions sans avoir pour effet d'exclure d'autres propositions qui pourraient, dans une certaine mesure, différer tout en respectant l'esprit et la vision du PDMV.

Le schéma de l'approche conceptuelle ci-dessus exprime les grands gestes qui guideront la transformation du secteur. Parmi ces grands gestes figurent :

- la déviation de la circulation de transit provenant ou en direction du pont Victoria vers l'axe Bonaventure pour réduire la congestion et permettre le redéveloppement du secteur;
- la reconstruction de l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain afin d'apaiser la circulation et créer des aménagements sécuritaires pour les déplacements actifs avec une véritable promenade riveraine;
- le désenclavement du secteur par un maillage de liens actifs structurants avec les quartiers limitrophes;
- l'accessibilité publique à l'eau par la création d'une promenade en bordure du fleuve Saint-Laurent et du canal de Lachine;
- la préservation et la mise en valeur des bâtiments et des ouvrages d'intérêt patrimonial témoignant notamment de l'histoire industrielle du canal de Lachine et d'Expo 67;
- le déploiement d'un important réseau d'espaces publics (parcs, places, etc.) relié par des parcours sécuritaires et conviviaux pour les déplacements actifs;
- la création de milieux de vie à échelle humaine supportant les activités économiques, si les conditions préalables sont atteintes.



Figure 4-2 Hypothèse d'aménagement du secteur Bridge-Bonaventure

Source : Ville de Montréal. (2023). *Secteur Bridge-Bonaventure, Plan directeur de mise en valeur* (p. 36-37).

Déoulant de la vision présentée précédemment, les cinq orientations suivantes, soutenues par des objectifs et des balises d'aménagement plus précises, serviront de guide pour toute intervention des promoteurs, professionnels, propriétaires et partenaires institutionnels de la Ville, aussi bien pour l'aménagement du domaine public que pour le développement des terrains privés :

1. Une vocation économique renforcée par des milieux de vie et d'emplois respectant l'esprit du lieu

- consolider les activités économiques existantes, dynamiques et créatrices d'emplois;
- développer un nouvel écosystème d'activités économiques diversifiées s'appuyant sur les générateurs d'activités et misant sur les technologies propres, la culture et le tourisme;
- créer des milieux de vie et d'emplois mixtes, sains et intégrés aux quartiers avoisinants;
- optimiser la mise en commun des systèmes opérationnels des bâtiments et des infrastructures pour minimiser la consommation de nos ressources;

2. Les composantes patrimoniales et paysagères protégées et mises en valeur

- assurer la pérennité des valeurs patrimoniales du lieu par la mise en valeur de ses éléments caractéristiques;
- subordonner les constructions et les aménagements à la mise en valeur du patrimoine;
- promouvoir et favoriser l'accessibilité, l'interprétation et l'appropriation des composantes patrimoniales par la population;

3. Des parcours d'entrée de ville attrayants aux paysages uniques enrichissant l'expérience de tous les usagers

- créer des parcours attrayants mettant en valeur leurs caractéristiques paysagères et enrichissant l'expérience de tous les usagers;



4. Le renforcement des connexions et les déplacements en transport actif et collectif au cœur de la mobilité

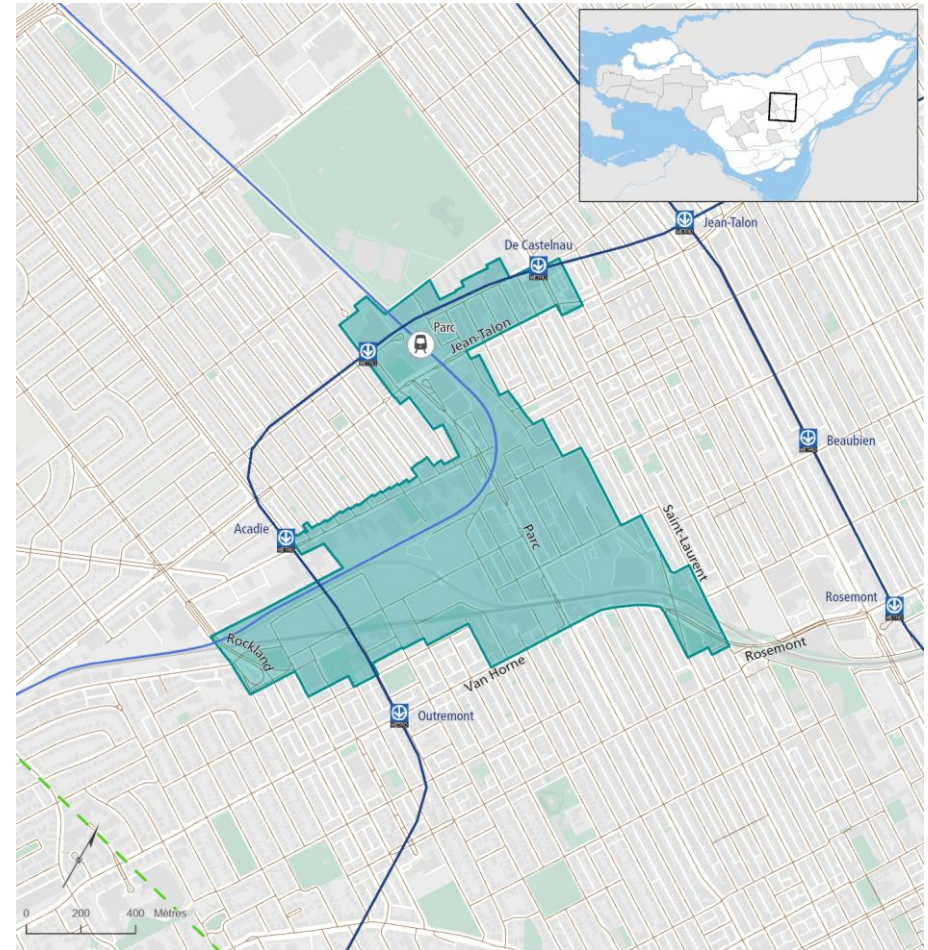
- apaiser la circulation sur les grands axes routiers et réduire la circulation de transit;
- assurer la convivialité et la sécurité des déplacements actifs;
- assurer la connectivité et la perméabilité au sein du secteur et vers les quartiers environnants en privilégiant les modes actifs;
- offrir des services de transport collectif performants;
- assurer une saine gestion du stationnement;

5. La mise en réseau des espaces publics et des lieux emblématiques soutenue par une trame verte et bleue

- créer des espaces verts publics pour mettre en valeur les richesses patrimoniales et naturelles, structurer l'aménagement du secteur et contribuer à son verdissement;
- connecter les espaces verts publics aux quartiers et les mettre en réseau;
- protéger et soutenir le développement de la biodiversité et adapter les pratiques d'aménagement aux changements climatiques;
- assurer une interface publique et attrayante avec un espace vert public.



MIL Montréal		
Arrondissements d'Outremont, du Plateau-Mont-Royal, de Rosemont–La Petite-Patrie et de Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension		
Échelle d'impact	✓ Métropolitaine	☐ Quartier
Accès au transport collectif structurant	✓ Existant	✓ Projeté
Indice d'équité des milieux de vie (IEMV)	✓ Secteur vulnérable et prioritaire	✓ À proximité d'un secteur vulnérable et prioritaire
Opportunités	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Augmentation de l'offre résidentielle ✓ Amélioration/consolidation de l'accès aux ressources du quotidien ✓ Amélioration/consolidation des activités économiques 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Amélioration/consolidation (forme et fonctions urbaines) ✓ Transformation (formes et fonctions urbaines) ☐ Valorisation des milieux naturels
Types d'action	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Réglementation ✓ Investissements ✓ Réaménagement du domaine public 	<ul style="list-style-type: none"> ☐ Planification (élaboration ou actualisation) ✓ Programme de financement ☐ Étude hydraulique pour évaluer la capacité des réseaux d'égout



Secteur d'opportunité

- Échelle d'impact : Métropolitain
- Espace vert

Réseau existant

- Métro
- Train de banlieue

Réseau en réalisation

- REM

Carte 4-40 MIL Montréal



Contexte

D'une superficie de 118 hectares, le projet MIL Montréal couvre le site de l'ancienne gare de triage du Canadien Pacifique au nord de l'arrondissement d'Outremont (site Outremont) et une partie des arrondissements de Rosemont–La-Petite-Patrie, de Villeraie–Saint-Michel–Parc-Extension et du Plateau-Mont-Royal (territoire des « abords »). Il jouxte la ville de Mont-Royal.

Le règlement adopté le 21 février 2011 par le conseil municipal, en vertu de l'article 89 de la Charte, balise la mise en œuvre du plan d'aménagement développé par l'Université de Montréal et la Ville. En 2013, porté par une importante démarche participative, un exercice de planification détaillée des franges nord, est et sud du site Outremont (les « abords ») mène à l'adoption du plan de développement urbain, économique et social (PDUES) des secteurs Marconi-Alexandra, Atlantic, Beaumont et De Castelnau. Ce plan identifie les orientations à suivre et les stratégies à mettre en œuvre pour que ces secteurs bénéficient du redéveloppement à venir de l'ancienne gare de triage.

Situé à la croisée de quatre arrondissements, le territoire, fragmenté et en partie enclavé, s'est construit en lien étroit avec le développement du réseau ferroviaire et des activités manufacturières. Aujourd'hui, il se positionne comme un milieu de vie dynamique, ouvert et éclectique, où se côtoient travailleurs, étudiants et résidents.

La première phase du projet a été livrée en 2019, notamment avec les premiers pavillons du Complexe des sciences de l'Université de Montréal et les espaces publics qui les entourent. Depuis, la seconde phase se poursuit avec le développement de logements, l'aménagement des parcs et places, le réaménagement des rues et la création de nouveaux liens de franchissement des voies ferrées et la création d'une école pour le quartier. La troisième phase du projet sera portée sur le réaménagement du secteur et du passage Rockland, qui vise à repenser un lien essentiel pour connecter les quartiers et optimiser le foncier municipal pour la production de logements et l'aménagement d'un parc.

Les principaux enjeux pour le secteur sont :

- le désenclavement d'une friche ferroviaire requalifiée en nouveau quartier mixte;
- le maillage des réseaux de transport actif et collectif;
- la création de logements, notamment abordables et sociaux;
- la réduction des risques d'inondation par la gestion écologique des eaux pluviales dans tous les espaces publics;
- la lutte face aux îlots de chaleur par une maximisation du verdissement et des infrastructures vertes.

Objectifs

Le projet MIL Montréal vise à créer un milieu de vie dynamique et innovant, à la fois urbain et verdoyant, où la vie étudiante et citoyenne, la recherche et le monde des arts se côtoient. Il vise à aménager un nouveau quartier mixte comprenant des bâtiments consacrés à l'enseignement et à la recherche universitaire et une offre diversifiée de logements, articulés autour d'un vaste réseau d'espaces publics.

Les principales orientations visent à :

- affirmer la vocation économique du territoire;
- soutenir la consolidation de milieux mixtes et diversifiés;
- contribuer à la qualité du paysage urbain et améliorer le cadre de vie;
- décloisonner les quartiers et améliorer la mobilité au sein du territoire.

À terme, le Site Outremont vise la réalisation de :

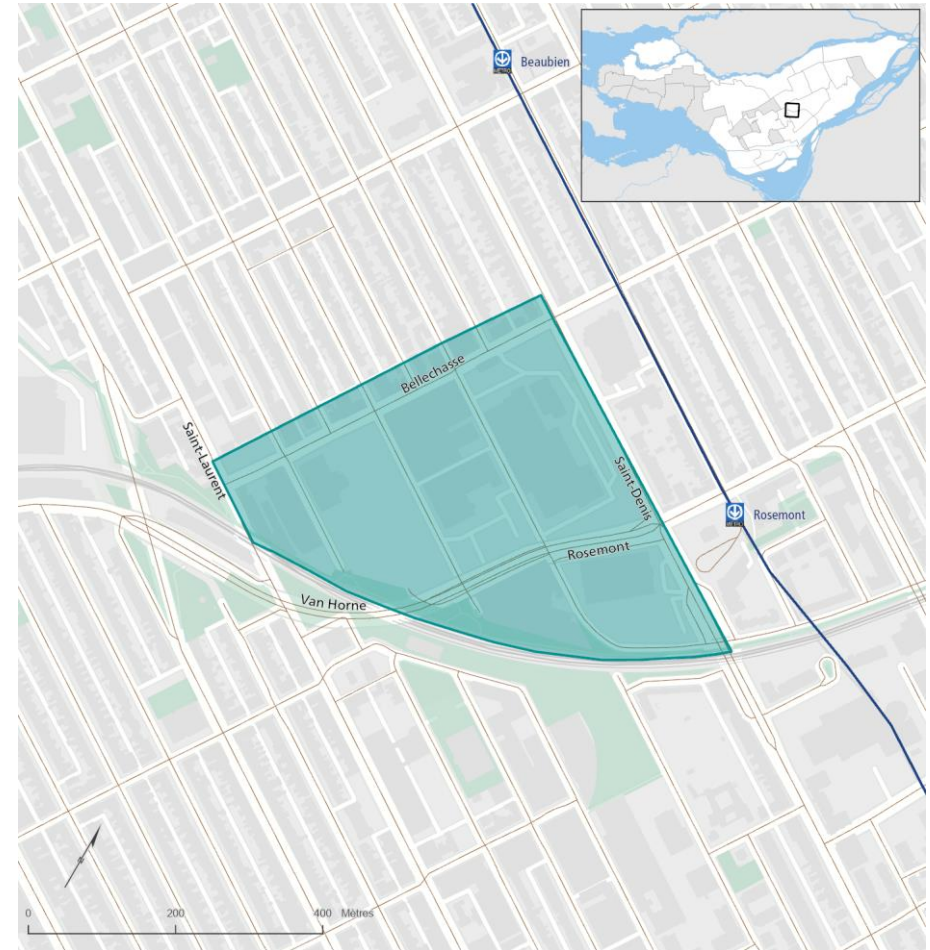
- 300 000 m² de bâtiments universitaires, dont le nouveau campus MIL de l'Université de Montréal;
- 1 300 logements (dont 15 % abordables et 15 % sociaux);
- 1 école primaire de 650 élèves;
- 2,8 km de rues (ré)aménagées;
- 4 hectares de nouveaux lieux publics : 1 place et 3 parcs.

Pour les abords :

- un minimum de 225 logements sociaux;
- 7 km de rues (ré)aménagées;
- 8 000 m² de nouveaux lieux publics.



Quartier Bellechasse	<input type="checkbox"/> Planifié	<input checked="" type="checkbox"/> À planifier
Arrondissement de Rosemont–La Petite-Patrie	<input type="checkbox"/> Secteur priorisé	
Échelle d'impact	<input checked="" type="checkbox"/> Métropolitaine	<input type="checkbox"/> Quartier
Accès au transport collectif structurant	<input checked="" type="checkbox"/> Existant	<input checked="" type="checkbox"/> Projeté
Indice d'équité des milieux de vie (IEMV)	<input type="checkbox"/> Secteur vulnérable et prioritaire	<input checked="" type="checkbox"/> À proximité d'un secteur vulnérable et prioritaire
Opportunités	<input checked="" type="checkbox"/> Augmentation de l'offre résidentielle <input checked="" type="checkbox"/> Amélioration/consolidation de l'accès aux ressources du quotidien <input type="checkbox"/> Amélioration/consolidation des activités économiques	<input checked="" type="checkbox"/> Amélioration/consolidation (forme et fonctions urbaines) <input checked="" type="checkbox"/> Transformation (formes et fonctions urbaines) <input type="checkbox"/> Valorisation des milieux naturels
Types d'action	<input checked="" type="checkbox"/> Réglementation <input checked="" type="checkbox"/> Investissements <input checked="" type="checkbox"/> Réaménagement du domaine public	<input checked="" type="checkbox"/> Planification (élaboration ou actualisation) <input type="checkbox"/> Programme de financement <input type="checkbox"/> Étude hydraulique pour évaluer la capacité des réseaux d'égout



Carte 4-41 Quartier Bellechasse



Contexte

D'une superficie de 18 hectares, le quartier Bellechasse est délimité par la rue de Bellechasse, les voies ferrées du Canadien Pacifique (CP), la rue Saint-Denis et le boulevard Saint-Laurent. Il est bordé par des quartiers à dominante résidentielle et des secteurs d'emploi. Traversé par le viaduc Rosemont–Van Horne qui relie Rosemont–La Petite-Patrie aux arrondissements voisins du Plateau-Mont-Royal et d'Outremont, il se trouve également à distance de marche de la station de métro Rosemont.

Le secteur regroupe des activités économiques diversifiées : commerces (cour à bois Villeneuve), bâtiments institutionnels (Service de sécurité incendie de la Ville de Montréal), bâtiments industriels (Les Industries Capitol Inc.), édifices de bureaux (Le 5800 St-Denis), infrastructures de transport (centre de transport Saint-Denis de la Société de transport de Montréal – STM).

En plus des voies routières principales, la trame locale du secteur comprend la rue Saint-Dominique, les avenues Casgrain, de Gaspé et Henri-Julien (axes nord-sud) ainsi que les rues Marmier et des Carrières (axes est-ouest). Un sentier polyvalent a été aménagé en bordure des voies ferrées du CP (Réseau-Vert). Celui-ci donne accès à la partie est de l'arrondissement (Espace affaires Rosemont) ainsi qu'au secteur Marconi-Alexandra et éventuellement à MIL Montréal.

Le secteur est situé à un véritable carrefour de la mobilité durable. Adjacent au métro Rosemont et à son terminus d'autobus desservant des lignes d'autobus à grande fréquence, il est également situé à l'intersection de deux REV, soient ceux des rues Saint-Denis et de Bellechasse. La piste cyclable aménagée sur le boulevard Saint-Laurent, qui relie ce secteur au quartier du Mile-End, est un des rares accès en site propre permettant aux cyclistes de franchir les voies ferrées du CP avec le REV sur la rue Saint-Denis. Elle est également reliée au réseau cyclable municipal par les rues Saint-Dominique et Drolet.

Les principaux enjeux d'aménagement et de mobilité du secteur sont :

- la présence de vastes terrains à redévelopper où la Ville a une maîtrise foncière (flot Saint-Denis) et l'opportunité d'établir une stratégie immobilière;
- la proximité avec le métro et la concentration d'infrastructures de transport actif (Réseau-Vert, REV Bellechasse, REV Saint-Denis);
- la cohabitation entre vélos et autobus, avec la mise en service du CT Bellechasse;
- la cohabitation entre les industries, les infrastructures de transports et les milieux de vie;
- l'avenir incertain du viaduc Rosemont–Van Horne qui est en fin de vie utile;

- la présence d'un ensemble industriel d'intérêt rassemblant plusieurs propriétés ayant une valeur patrimoniale (2, rue de Bellechasse (L. Villeneuve & Cie); 200-300, rue de Bellechasse; 305, rue de Bellechasse);
- la mobilisation des groupes communautaires en faveur de l'implantation massive de logements sociaux et abordables;
- le caractère très minéral des terrains.

Objectifs

Les intentions générales pour le secteur sont :

- créer un écoquartier résilient et exemplaire, comprenant une mixité de fonctions, à dominante résidentielle;
- densifier avec une attention particulière portée à l'échelle humaine dans la forme bâtie;
- réfléchir à des formules d'habitation innovantes (cohabitat, mutualisation des équipements et des locaux, délimitations entre l'espace public et privé, etc.);
- construire un grand nombre de logements sociaux, abordables et familiaux;
- créer un quartier sans voiture et aménager un milieu de vie favorable au transport actif et collectif, où la présence des véhicules d'entretien est minimisée (déneigement, collecte des ordures, etc.) et où les modes de transport actif sont multipliés (ex. entreposage des vélos-cargos);
- assurer la convivialité et la sécurité des trajets en transport actif vers le métro, notamment en revoyant la configuration de l'intersection Saint-Denis/Rosemont;
- travailler au remaillage des quartiers de part et d'autre des voies ferroviaires, sans que ce remaillage soit centré sur les liens véhiculaires;
- mettre en valeur le patrimoine bâti industriel;
- prévoir la présence d'espaces verts connectés aux friches ferroviaires et au Réseau-Vert;
- réfléchir à l'avenir du viaduc Rosemont–Van Horne dans la perspective d'y établir un corridor de biodiversité;
- mettre de l'avant des solutions innovantes de gestion/production énergétique à même le site;
- viser l'adhésion sociale et communautaire des parties prenantes du secteur (milieu des affaires, milieu communautaire, résidentes et résidents, STM, institutions, etc.).



Espace Affaires Rosemont	<input type="checkbox"/> Planifié	<input checked="" type="checkbox"/> À planifier
Arrondissement de Rosemont–La Petite-Patrie	<input type="checkbox"/> Secteur priorisé	
Échelle d'impact	<input checked="" type="checkbox"/> Métropolitaine	<input type="checkbox"/> Quartier
Accès au transport collectif structurant	<input type="checkbox"/> Existant	<input checked="" type="checkbox"/> Projeté
Indice d'équité des milieux de vie (IEMV)	<input checked="" type="checkbox"/> Secteur vulnérable et prioritaire	<input checked="" type="checkbox"/> À proximité d'un secteur vulnérable et prioritaire
Opportunités	<input type="checkbox"/> Augmentation de l'offre résidentielle <input type="checkbox"/> Amélioration/consolidation de l'accès aux ressources du quotidien <input checked="" type="checkbox"/> Amélioration/consolidation des activités économiques	<input checked="" type="checkbox"/> Amélioration/consolidation (forme et fonctions urbaines) <input type="checkbox"/> Transformation (formes et fonctions urbaines) <input type="checkbox"/> Valorisation des milieux naturels
Types d'action	<input checked="" type="checkbox"/> Réglementation <input checked="" type="checkbox"/> Investissements <input type="checkbox"/> Réaménagement du domaine public	<input checked="" type="checkbox"/> Planification (élaboration ou actualisation) <input type="checkbox"/> Programme de financement <input type="checkbox"/> Étude hydraulique pour évaluer la capacité des réseaux d'égout



Secteur d'opportunité

- Échelle d'impact : Métropolitain
- Espace vert



Contexte

D'une superficie de 49,7 hectares, le secteur est bordé par la rue D'Iberville à l'est, par l'avenue Papineau à l'ouest, par le boulevard Rosemont au nord et par les voies ferrées du Canadien Pacifique au sud. Le front est de la rue D'Iberville n'est pas inclus dans le secteur Espace Affaires Rosemont, mais son interface avec les quartiers résidentiels voisins mérite d'être approfondie.

Ce secteur présente une concentration importante de lieux d'emploi de nature industrielle. On y retrouve entre autres plusieurs commerces et services liés à l'automobile (surtout des ateliers mécaniques), mais ce créneau est en perte de vitesse, avec le redéveloppement de certains de ces terrains à d'autres fins au courant des dernières années. Il s'agit d'un pôle économique qui reste plutôt dynamique mais dépourvu d'identité forte. Malgré la présence de quelques bâtiments plus imposants, le cadre bâti est en bonne partie composé d'immeubles industriels d'un seul étage. Les superficies non négligeables consacrées au stationnement, la rareté des cours verdies et la canopée déficiente contribuent à en faire un des quartiers de l'arrondissement les plus affectés par les îlots de chaleur.

Au-delà des activités industrielles, des concentrations résidentielles plutôt enclavées se déploient dans la partie ouest et nord du secteur. On y retrouve également une présence institutionnelle, avec le site Rosemont de la Bibliothèque nationale et la mairie d'arrondissement. Hormis le parc linéaire du Réseau-Vert longeant la voie ferrée, aucun espace vert public n'est établi dans les limites de ce secteur.

Les enjeux d'aménagement et de mobilité pour le secteur sont :

- la sous-utilisation du territoire, avec de grands espaces vacants ou consacrés au stationnement;
- la présence d'un îlot de chaleur important avec la minéralisation importante de l'espace, autant sur le domaine public que sur le domaine privé;
- la faible convivialité des déplacements à pied en raison notamment de l'absence de canopée, de mobilier urbain et de parcs, ainsi que des trottoirs étroits, encombrés et en mauvais état dans le secteur industriel;
- le mauvais entretien et la faible valeur architecturale du cadre bâti industriel;
- la faible attractivité des entrées d'arrondissement, autant sur D'Iberville, Papineau et Masson;
- l'aménagement du domaine public qui ne contribue pas à l'attractivité du secteur d'emplois;

- la connectivité du secteur d'emplois à la piste cyclable du Réseau-Vert perfectible sur le plan des aménagements;
- l'isolement du tronçon et la sécurité du Réseau-Vert compromise à l'ouest de De Lorimier, particulièrement en soirée;
- la faible desserte en commerces de proximité.

Objectifs

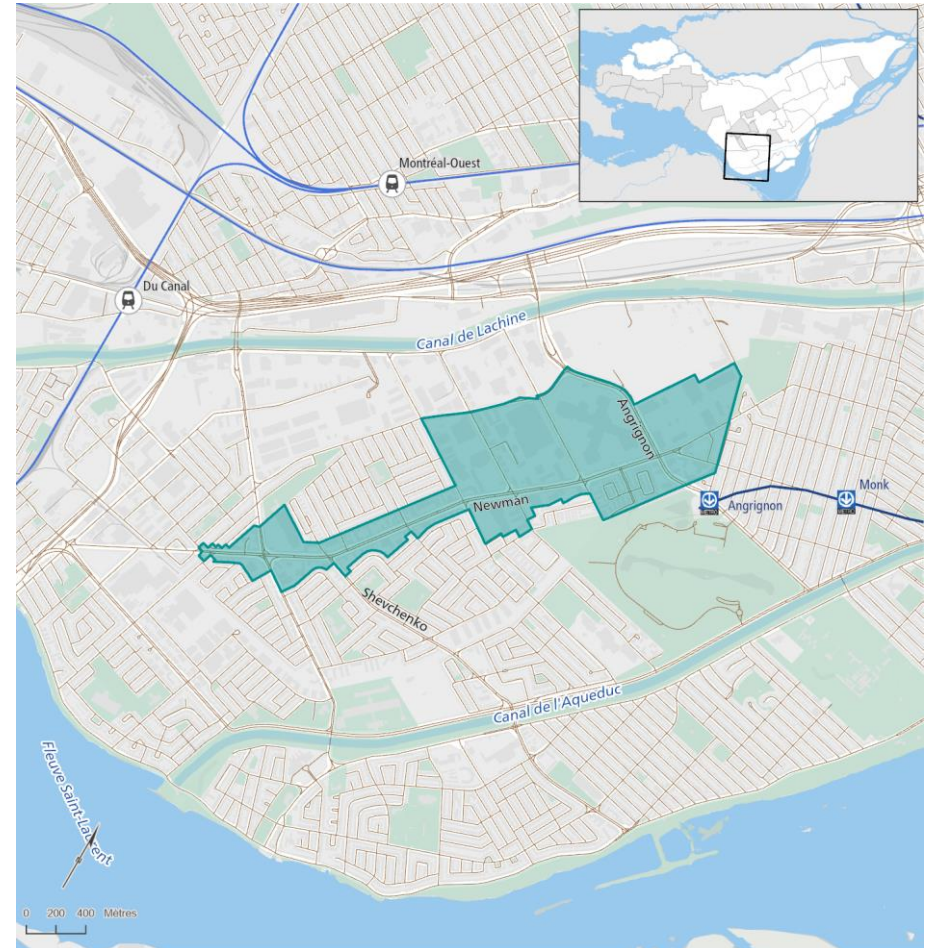
Les intentions générales et les hypothèses de planification visent à :

- envisager l'introduction d'une mixité verticale d'usages, en particulier le long de la rue D'Iberville, afin d'introduire un meilleur dialogue avec les quartiers résidentiels environnants;
- assurer le maintien des activités d'emploi dans le secteur, stimuler sa diversification et développer un positionnement s'éloignant des commerces et services liés à l'automobile;
- soutenir le développement d'un créneau d'activités agroalimentaires et d'initiatives d'agriculture urbaine qui enrichiront l'offre alimentaire dans les quartiers voisins;
- privilégier une densification du secteur et une consolidation des fronts bâtis, notamment en rehaussant les hauteurs minimales des constructions;
- améliorer l'image et l'attractivité du secteur d'emplois en bonifiant le verdissement et la qualité des aménagements publics et en rehaussant le paysage urbain aux portes d'entrée de l'arrondissement;
- soutenir la vitalité commerciale du boulevard Rosemont afin d'améliorer la desserte en commerces de proximité pour les résidentes et résidents du secteur;
- combattre la prolifération des îlots de chaleur, autant sur le domaine privé que public, en multipliant les opportunités de verdissement (murs et toits végétaux, déminéralisation au sol, plantations en trois strates, etc.).

Les secteurs d'opportunité d'échelle d'impact métropolitaine dans la Zone Grand Sud-Ouest



Secteur Newman	<input type="checkbox"/> Planifié	<input checked="" type="checkbox"/> À planifier
Arrondissement de LaSalle	<input checked="" type="checkbox"/> Secteur priorisé	
Échelle d'impact	<input checked="" type="checkbox"/> Métropolitaine	<input type="checkbox"/> Quartier
Accès au transport collectif structurant	<input type="checkbox"/> Existant	<input checked="" type="checkbox"/> Projeté
Indice d'équité des milieux de vie (IEMV)	<input checked="" type="checkbox"/> Secteur vulnérable et prioritaire	<input checked="" type="checkbox"/> À proximité d'un secteur vulnérable et prioritaire
Opportunités	<input checked="" type="checkbox"/> Augmentation de l'offre résidentielle <input checked="" type="checkbox"/> Amélioration/consolidation de l'accès aux ressources du quotidien <input checked="" type="checkbox"/> Amélioration/consolidation des activités économiques	<input checked="" type="checkbox"/> Amélioration/consolidation (forme et fonctions urbaines) <input checked="" type="checkbox"/> Transformation (formes et fonctions urbaines) <input type="checkbox"/> Valorisation des milieux naturels
Types d'action	<input checked="" type="checkbox"/> Réglementation <input checked="" type="checkbox"/> Investissements <input checked="" type="checkbox"/> Réaménagement du domaine public	<input checked="" type="checkbox"/> Planification (élaboration ou actualisation) <input checked="" type="checkbox"/> Programme de financement <input type="checkbox"/> Étude hydraulique pour évaluer la capacité des réseaux d'égout



Carte 4-43 Secteur Newman



Contexte

Le secteur de planification du boulevard Newman comprend la portion de celui-ci située entre la 90^e avenue, à l'ouest, et l'avenue Irwin, à l'est, ainsi que tous les lots qui y sont adjacents. Le boulevard Newman constitue le principal axe de transport est-ouest de l'arrondissement de LaSalle et fait partie du réseau artériel de la Ville de Montréal, ce qui lui confère un rôle structurant intra et interarrondissements. L'importance de cet axe routier est telle qu'il rayonne au-delà du territoire de l'arrondissement et participe plus largement à la dynamique territoriale de la portion sud-ouest de la ville de Montréal.

Le boulevard est ponctué de trois importants pôles de densité, soit Newman/Angrignon (QAE), Newman/Léger (QAO) et Newman/Dollard, en plus de relier deux aires structurées autour du transport collectif structurant soit celle du métro Angrignon et celle la gare de train LaSalle. De plus, d'ici les quinze prochaines années, l'arrondissement prévoit recevoir 30 000 nouveaux habitants sur son territoire et orienter la majeure partie de ceux-ci le long de Newman, ce qui nécessite impérativement de planifier cette portion de territoire.

La forme urbaine caractéristique du boulevard Newman est issue de l'urbanisme fonctionnaliste où la voiture dictait l'aménagement du territoire. Il en résulte une trame urbaine déstructurée possédant de larges voies de circulation et bordée de grands terrains minéralisés souvent munis de stationnements en cour avant. Le boulevard n'a pas été conçu pour favoriser les déplacements actifs et il s'agit même présentement d'un milieu hostile aux piétons et aux cyclistes. La planification du boulevard Newman doit donc prendre en compte de multiples enjeux issus de cet ancien mode de développement en plus d'enjeux actuels liés notamment à l'augmentation de la population.

Les enjeux d'aménagement et de mobilité du secteur sont donc :

- la quête d'identité du boulevard;
- l'accroissement démographique anticipé;
- les besoins en infrastructures publiques anticipés face à cet accroissement de la population;
- la dépendance à l'automobile;
- la présence de nombreux et vastes terrains sous-développés et minéralisés;
- l'importante pression immobilière due à ce sous-développement;
- la convivialité déficiente entre les différents usagers;
- la déstructuration et la dévitalisation de la trame commerciale;

- le faible indice de canopée et de verdissement;
- la nécessité de la planification de transport collectif structurant;
- les interfaces avec les secteurs résidentiels et d'emploi.

Objectifs

La vision préliminaire pour le secteur est ancrée dans la transformation du boulevard Newman afin de favoriser la création de milieux de vie complets et diversifiés où les citoyennes et citoyens pourront répondre à tous leurs besoins dans un rayon de 15 minutes à pied ou à vélo. Plus précisément, les intentions visent à :

- redonner une identité proprement laSalloise au boulevard;
- implanter un transport structurant;
- repenser la géométrie des voies afin de redéfinir et diminuer la place de l'automobile et de sécuriser les déplacements actifs;
- bonifier l'offre de transport alternatif au voiturage en solo;
- développer une offre résidentielle diversifiée comprenant des logements sociaux et abordables et dont les typologies seront multiples afin de répondre aux différents types de ménages.
- offrir une gamme complète et adéquate de services de proximité;
- planifier des espaces de loisirs, culturels et récréatifs;
- répondre aux besoins de services scolaires et de santé;
- répondre aux besoins d'une population diversifiée en mettant en place des aménagements inclusifs et accessibles universellement;
- augmenter le verdissement, la biodiversité et les espaces nourriciers à l'intérieur d'espaces publics qui participent à la transition écologique.



Objectifs particuliers au Pôle Angrignon

L'avenir des centres commerciaux passe par une transformation et une diversification importante de leurs activités. Une opportunité est donc à saisir pour passer d'un mégacentre commercial à un milieu de vie intégré, mixte, innovant, de qualité et inclusif pour le Pôle Angrignon. En ce sens, la transformation de ce dernier doit se faire dans l'optique de favoriser le transport collectif et actif. L'implantation d'un réseau de transport structurant dans le secteur, sur le Boulevard Newman, est d'ailleurs l'une des clés pour la création d'un milieu de vie complet et inclusif.

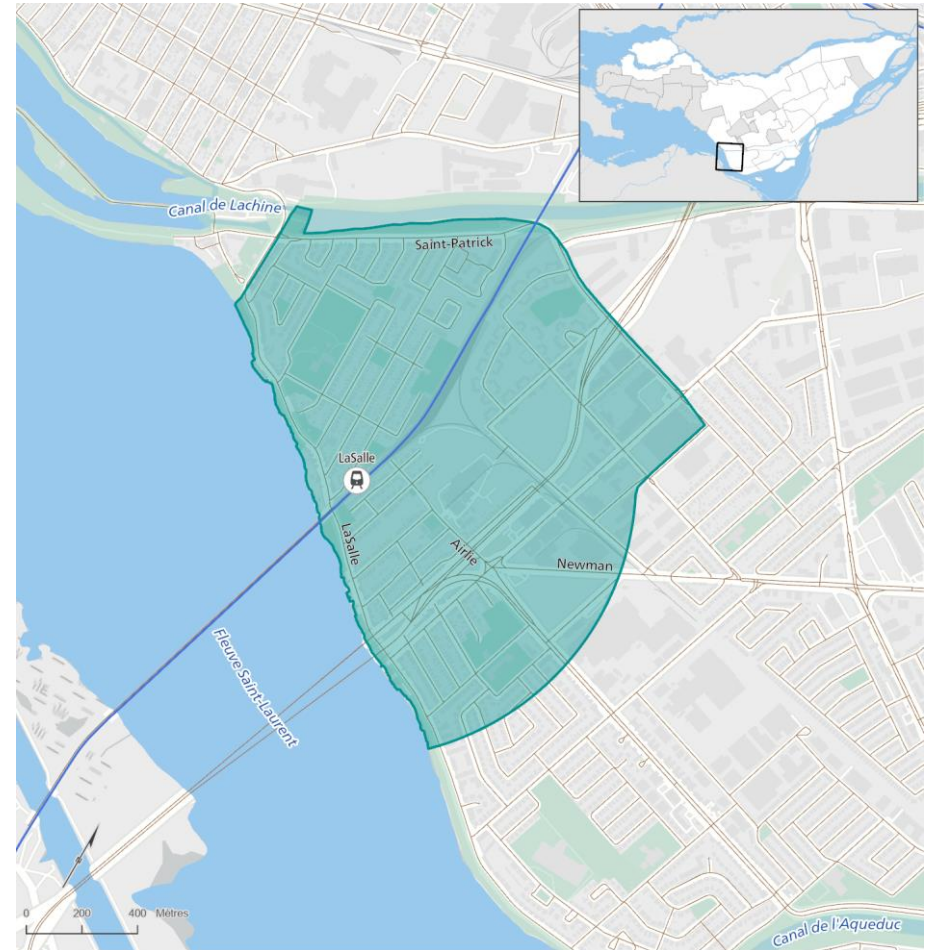
Porte d'entrée de l'arrondissement mais également du sud-ouest de la ville, le Pôle Angrignon serait alors le cœur économique laSallois en introduisant une forte composante résidentielle, en articulant la vie de quartier autour de rues d'ambiance et de commerces de proximité tout en accueillant les familles et les futurs résidentes et résidents au sein de son pôle communautaire.

Les principales intentions d'aménagement pour ce secteur sont :

- planifier de façon optimale le futur réseau structurant dans le secteur;
- améliorer l'accessibilité au secteur;
- intensifier et diversifier les activités en introduisant notamment la fonction résidentielle dans le secteur;
- transformer le centre commercial pour en faire un milieu de vie complet et intégré;
- maintenir et diversifier l'offre commerciale régionale;
- introduire des commerces et des services de proximité;
- évaluer la possibilité d'intégrer au secteur un pôle d'emploi de type industrie de prestige;
- aménager de nouveaux espaces publics;
- prévoir les besoins en équipement collectif (école, centre communautaire, etc.).



LaSalle Ouest (LaS-O)	✓ Planifié	☐ À planifier
Arrondissement de LaSalle	☐ Secteur priorisé	
Échelle d'impact	✓ Métropolitaine	☐ Quartier
Accès au transport collectif structurant	✓ Existant	✓ Projeté
Indice d'équité des milieux de vie (IEMV)	✓ Secteur vulnérable et prioritaire	✓ À proximité d'un secteur vulnérable et prioritaire
Opportunités	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Augmentation de l'offre résidentielle ✓ Amélioration/consolidation de l'accès aux ressources du quotidien ✓ Amélioration/consolidation des activités économiques 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Amélioration/consolidation (forme et fonctions urbaines) ✓ Transformation (formes et fonctions urbaines) ✓ Valorisation des milieux naturels
Types d'action	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Réglementation ✓ Investissements ✓ Réaménagement du domaine public 	<ul style="list-style-type: none"> ☐ Planification (élaboration ou actualisation) ✓ Programme de financement ☐ Étude hydraulique pour évaluer la capacité des réseaux d'égout



Carte 4-44 LaSalle Ouest (LaS-O)



Contexte

Le secteur LaSalle-Ouest (LaS-O) est un quartier à consolider situé dans un rayon d'un kilomètre aux abords de la gare de train LaSalle. Bordé par le fleuve Saint-Laurent et le canal de Lachine, il est traversé du nord au sud par la route 138 et la voie ferrée du Canadien Pacifique. Le secteur a fait l'objet d'une planification détaillée de 2021 à 2023, où une dizaine d'îlots ont été identifiés à développer ou à transformer, dont le site de l'ancienne distillerie Seagram, le site de l'usine Fleischmann's, les stationnements de l'entreprise Labatt, l'îlot Wanklyn vacant ainsi que les terrains longeant l'avenue Lafleur entre les rues Airlie et Clément.

Les principaux enjeux du secteur qui ont guidé l'élaboration de la vision et les propositions d'aménagement sont les suivants :

- l'accroissement démographique anticipé, dans un contexte d'effervescence du développement immobilier;
- l'offre de nouveaux logements, notamment des logements sociaux et abordables;
- la présence de terrains vacants et sous-exploités;
- la cohabitation difficile des fonctions et le manque de convivialité;
- l'artère commerciale Lafleur dévitalisée et la circulation de véhicules lourds;
- la dépendance à l'automobile et la sous-utilisation des infrastructures de transport collectif;
- les nuisances et l'incidence des barrières routières et ferroviaires sur la mobilité;
- le manque d'infrastructures cyclables nord-sud;
- les îlots de chaleur urbains, étant donné la forte minéralisation du secteur.

Objectifs

L'objectif principal pour le redéveloppement du quartier LaS-O est de conjuguer une intensification du pôle d'emploi et des activités résidentielles à des pratiques innovantes et écologiques en matière d'aménagement et de déplacement. La grande démarche participative menée auprès de la population et des diverses parties prenantes a permis de formuler un énoncé de vision pour l'avenir du secteur :

« LaS-O est un quartier durable et inclusif. C'est un milieu de vie attrayant, un pôle d'emploi structurant, offrant des activités diversifiées cohabitant de façon harmonieuse. Le nouveau pôle de transport multimodal optimisé rend désormais les déplacements au sein de l'arrondissement et de la ville attrayants, efficaces et sécuritaires. Le quartier est reconnu pour la beauté de ses éléments naturels et de ses berges : son aménagement et son développement sont en cohérence avec son héritage industriel et ses identités plurielles. Sa trame urbaine retissée lui permet de connecter les quartiers entre eux à l'aide de parcours conviviaux. Les espaces publics sont résilients, distinctifs et invitants. Ce sont des lieux de rencontre et de socialisation au gré des quatre saisons pour les LaSallois de tout âge. »

La vision comprend quatre grandes orientations et les objectifs suivants :

1. Un milieu de vie complet et inclusif

- concevoir un quartier mixte, complet et sécuritaire;
- affirmer le caractère durable et la biodiversité des espaces publics, rues et développements privés;
- favoriser la qualité de l'environnement en atténuant les nuisances liées à la route 138;
- consolider et augmenter le réseau des espaces publics dans un environnement résilient;
- assurer une offre résidentielle diversifiée et inclusive;
- offrir une desserte adéquate en commerces et services de proximité;
- revitaliser, intensifier et consolider le pôle d'emploi innovateur;
- soutenir l'esprit de communauté et encourager l'agriculture urbaine;



2. La mobilité et l'interconnexion

- augmenter la perméabilité et renforcer la mobilité durable entre les différents secteurs;
- prioriser l'expérience active et relier les principaux parcs, équipements et lieux d'intérêt;
- assurer une cohabitation sécuritaire entre les différents modes de déplacement;
- optimiser l'offre en transport collectif;
- améliorer l'accessibilité à la gare de train et au terminus d'autobus;
- limiter la circulation de transit et optimiser l'espace dédié à l'automobile et au camionnage;
- optimiser l'aménagement, l'écoresponsabilité et la gestion des stationnements;
- encourager l'électrification, l'autopartage et la mutualisation du stationnement.

3. La renaissance identitaire LaS-O

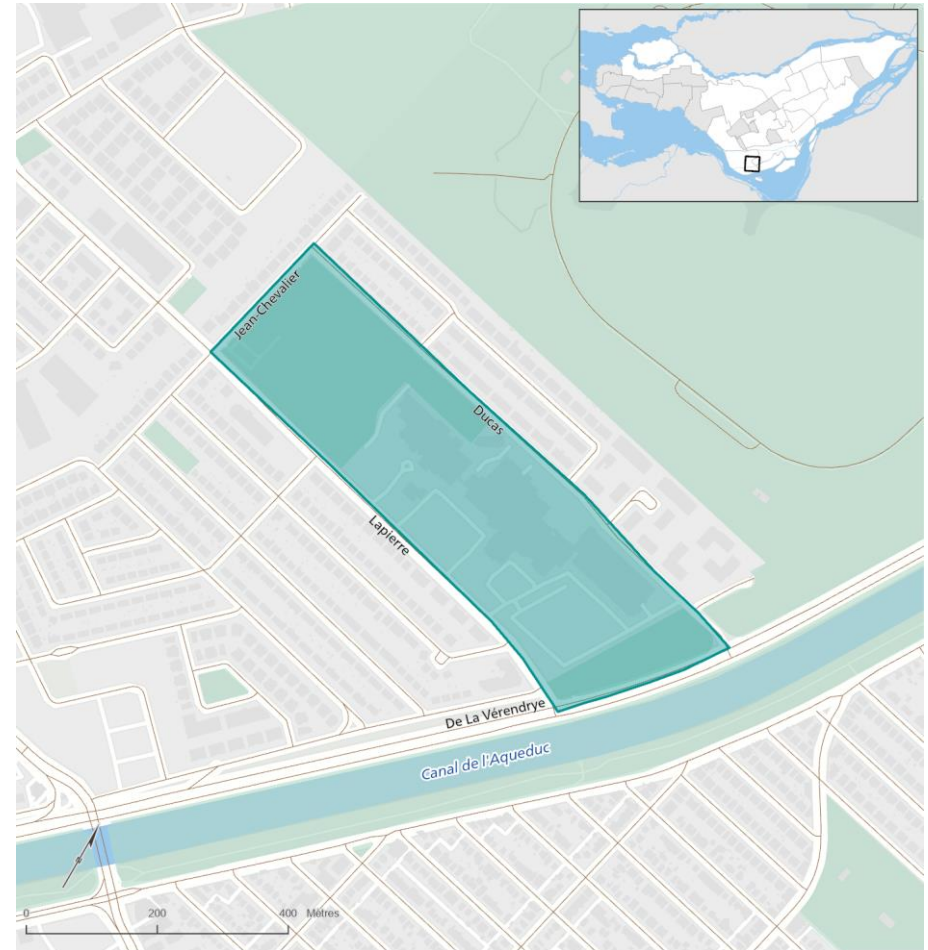
- développer un pôle culturel et communautaire;
- renforcer le sentiment d'appartenance et la fierté citoyenne;
- préserver, reconvertir, diffuser et mettre en valeur le patrimoine bâti et paysager;
- révéler les ambiances et les identités distinctives;
- développer une signature identitaire ancrée dans les aménagements et l'architecture;
- mettre en valeur les berges et des milieux naturels.

4. L'intégration urbaine et architecturale

- améliorer les interfaces des grandes infrastructures aux milieux de vie;
- renouveler la forme urbaine (densité, compacité et mixité);
- assurer une densification équilibrée et réfléchie dans le secteur à requalifier;
- favoriser la cohabitation, la transition et les interfaces entre les usages;
- favoriser l'efficacité énergétique et la résilience des bâtiments;
- offrir une diversité de formes et de typologies en respectant les milieux établis;
- préserver les vues d'intérêt vers les éléments naturels et les repères montréalais.



Pôle institutionnel Lapierre	<input type="checkbox"/> Planifié	<input checked="" type="checkbox"/> À planifier
Arrondissement de LaSalle	<input type="checkbox"/> Secteur priorisé	
Échelle d'impact	<input checked="" type="checkbox"/> Métropolitaine	<input type="checkbox"/> Quartier
Accès au transport collectif structurant	<input type="checkbox"/> Existant	<input checked="" type="checkbox"/> Projeté
Indice d'équité des milieux de vie (IEMV)	<input checked="" type="checkbox"/> Secteur vulnérable et prioritaire	<input checked="" type="checkbox"/> À proximité d'un secteur vulnérable et prioritaire
Opportunités	<input type="checkbox"/> Augmentation de l'offre résidentielle <input checked="" type="checkbox"/> Amélioration/consolidation de l'accès aux ressources du quotidien <input type="checkbox"/> Amélioration/consolidation des activités économiques	<input checked="" type="checkbox"/> Amélioration/consolidation (forme et fonctions urbaines) <input type="checkbox"/> Transformation (formes et fonctions urbaines) <input checked="" type="checkbox"/> Valorisation des milieux naturels
Types d'action	<input checked="" type="checkbox"/> Réglementation <input checked="" type="checkbox"/> Investissements <input checked="" type="checkbox"/> Réaménagement du domaine public	<input checked="" type="checkbox"/> Planification (élaboration ou actualisation) <input type="checkbox"/> Programme de financement <input type="checkbox"/> Étude hydraulique pour évaluer la capacité des réseaux d'égout



Secteur d'opportunité

- Échelle d'impact : Métropolitain
- Espace vert

Contexte



Figure 4-3 Pôle institutionnel Lapierre. Arrondissement de LaSalle.

Le secteur de planification du pôle institutionnel Lapierre est situé dans la partie est de l'arrondissement de LaSalle, à proximité du Parc Angrignon. Plus précisément, il est délimité par les rues Lapierre, Jean-Chevalier, Ducas et par le boulevard de la Vérendrye.

Plusieurs institutions scolaires, sportives, récréatives et culturelles d'envergures sont implantées sur ce grand site, de sorte que ce noyau institutionnel rayonne non seulement au sein de l'arrondissement, mais également partout dans la région. On y trouve notamment :

- le Cégep André-Laurendeau (théâtre Desjardins, complexe sportif);
- le Centre intégré de mécanique, de métallurgie et d'électricité (CIMME);
- le Complexe aquatique Michel-Leduc (Aquadôme);
- le CPE André-Laurendeau;
- l'école primaire de l'Orée-du-Parc;
- l'école secondaire (en construction);
- une résidence étudiante.

En vue d'une augmentation importante de l'achalandage du cégep et des autres institutions présentes sur le site, la planification du pôle institutionnel Lapierre devra impérativement prendre en considération les enjeux suivants :

- la desserte insuffisante en transport collectif et actif;
- la circulation très dense, majoritairement réalisée en voiture, à l'intérieur et à l'extérieur du site;

- la sous-optimisation du site avec la présence importante de grands espaces de stationnement;
- le confort, la sécurité et la convivialité déficiente entre les différents usagers;
- le faible verdissement et l'absence de stratégie de gestion des eaux pluviales;
- la consolidation du noyau institutionnel.

Objectifs

Les intentions générales et hypothèses de planification visent à :

- bonifier l'offre en transport collectif, notamment par une restructuration des lignes d'autobus existantes;
- intégrer des mesures visant à diversifier les modes de déplacement vers le Cégep :
 - promotion du covoiturage via des incitatifs variés;
 - bonification des équipements de transport actifs (supports et abris à vélo);
 - révision de la tarification du stationnement;
 - intégration d'incitatifs fiscaux;
 - partenariat avec différentes instances pour faciliter l'intégration de ces pratiques (Agence de mobilité durable par exemple);
- optimiser le site en redéveloppant et en remettant en valeur les espaces utilisés actuellement à des fins de stationnement;
- améliorer la qualité du milieu de vie en augmentant le verdissement et la sécurisation des déplacements;
- adopter une stratégie de gestion des eaux pluviales sous forme de coulées vertes et bleues.



Canal de Lachine 4.0		
Arrondissements de Lachine, de LaSalle, du Sud-Ouest et de Ville-Marie		
Échelle d'impact	<input checked="" type="checkbox"/> Métropolitaine <input type="checkbox"/> Quartier	<input type="checkbox"/> Planifié <input checked="" type="checkbox"/> À planifier <input type="checkbox"/> Secteur priorisé
Accès au transport collectif structurant	<input checked="" type="checkbox"/> Existant <input type="checkbox"/> Projeté	<input checked="" type="checkbox"/> À proximité d'un secteur vulnérable et prioritaire
Indice d'équité des milieux de vie (IEMV)	<input checked="" type="checkbox"/> Secteur vulnérable et prioritaire	<input checked="" type="checkbox"/> À proximité d'un secteur vulnérable et prioritaire
Opportunités	<input type="checkbox"/> Augmentation de l'offre résidentielle <input checked="" type="checkbox"/> Amélioration/consolidation de l'accès aux ressources du quotidien <input checked="" type="checkbox"/> Amélioration/consolidation des activités économiques	<input checked="" type="checkbox"/> Amélioration/consolidation (forme et fonctions urbaines) <input type="checkbox"/> Transformation (formes et fonctions urbaines) <input checked="" type="checkbox"/> Valorisation des milieux naturels
Types d'action	<input checked="" type="checkbox"/> Réglementation <input checked="" type="checkbox"/> Investissements <input checked="" type="checkbox"/> Réaménagement du domaine public	<input checked="" type="checkbox"/> Planification (élaboration ou actualisation) <input type="checkbox"/> Programme de financement <input checked="" type="checkbox"/> Étude hydraulique pour évaluer la capacité des réseaux d'égout



Secteur d'opportunité

- Échelle d'impact : Métropolitain
- Espace vert

Réseau existant

- Métro
- REM
- Train de banlieue

Réseau en réalisation

- REM

Carte 4-46 Canal de Lachine 4.0



Contexte

Le Canal de Lachine 4.0 encadre les rives nord et sud du canal sur plus de 14,5 km, depuis le secteur de Bridge Bonaventure dans les arrondissements de Ville-Marie et du Sud-Ouest, jusqu'au secteur de planification de Lachine-Est, incluant la frange nord de l'arrondissement de LaSalle. Ce secteur bénéficie d'un emplacement exceptionnel au cœur de la métropole, à proximité du centre-ville, avec des accès rapides à quatre autoroutes et à l'aéroport international Pierre-Elliott Trudeau.

À son ouverture en 1825, le canal de Lachine devient la porte d'entrée d'un réseau de canaux qui reliait l'Atlantique au cœur du continent, faisant de Montréal le berceau de la révolution industrielle au Canada. Ses abords se développent en un véritable corridor industriel, intégré au développement du réseau de chemin de fer du CP : des centaines d'usines de renom et établissements industriels s'implantent, principalement dans les secteurs de la fabrication et la transformation du fer et de l'acier. Riche de ce passé, le Canal Lachine 4.0 est encore aujourd'hui un territoire économique stratégique pour Montréal, avec une concentration de plus de 500 entreprises et près de 12 000 emplois, principalement dans la fabrication, le commerce de gros, le transport et l'entreposage ainsi que, plus récemment, dans les industries et technologies de l'information.

De plus, le territoire possède un fort potentiel avec plusieurs terrains et bâtiments vacants (5 millions de pi²) ou à redévelopper (5,6 millions de pi²). Il peut compter sur la présence grandissante de fleurons économiques mais également un riche patrimoine. Les interventions et les grands chantiers environnants (écoquartier de Lachine-Est, quartier Bridge-Bonaventure, échangeur Turcot/St-Pierre et la requalification de leurs abords, réaménagement de la rue Notre-Dame, aménagement du parc-nature de la falaise, création d'un lien structurant Grand Sud-Ouest – centre-ville, etc.) présentent un potentiel de réponses à différents enjeux identifiés pour le secteur. Ils vont également amener un nouveau souffle à ce grand territoire, dont les enjeux de transformation sont multiples.

Caractérisé par ses industries lourdes et manufacturières ainsi que ses grands terrains sous-utilisés, ce secteur est entouré de milieux résidentiels et commerciaux. Parmi les enjeux d'aménagement et de mobilité figurent :

- **l'accompagnement de la mutation des zones économiques** en favorisant la consolidation de l'activité industrielle et en accueillant les usages et les secteurs d'activités plus représentatifs de l'industrie 4.0, soit à forte valeur ajoutée et générateurs d'emplois d'avenir. En effet, le secteur se caractérise actuellement par une faible valeur ajoutée des usages industriels;
- **l'adaptation des pratiques d'aménagement et d'implantation des futurs projets économiques.** La majorité des parcs industriels ou zones économiques

du canal se caractérise par une organisation en îlots de taille moyenne à grande, monofonctionnels, peu ou pas denses et fortement minéralisés. Bien qu'adaptées aux activités économiques qui s'y réalisent, ces formes urbaines devront faire l'objet d'un effort d'adaptation des pratiques d'aménagement et d'implantation pour les futurs projets économiques;

- **l'optimisation et la densification des terrains et des bâtiments vacants ou sous-utilisés;**
- **la valorisation de la proximité des secteurs d'emplois avec le canal de Lachine;**
- **la réduction des nuisances associées au transport de marchandises, au bruit et aux odeurs;**
- **la cohabitation complexe et les conflits entre différentes fonctions urbaines (industriels, commerciaux et résidentiels) et le cadre bâti industriel vieillissant;**
- **les pressions foncières** dues à la proximité de secteurs en pleine effervescence et en mutation, notamment à des fins résidentielles;
- **l'accessibilité défaillante au plan du transport actif et collectif.** Malgré la présence de pas moins de dix stations de métro, deux gares de train exo à LaSalle et à Lachine et des dizaines de lignes de bus qui desservent le territoire à des fréquences variées, certains sous-secteurs du Canal de Lachine 4.0 demeurent faiblement accessibles en transport en commun. Cela nuit à son attractivité globale et réduit notamment les opportunités de recrutement des entreprises. Le développement d'une offre de transport, notamment via le projet de transport structurant du lien Grand Sud-Ouest-centre-ville contribuerait à renforcer le dynamisme du secteur. De plus, les aménagements urbains actuels ne favorisent pas la mobilité durable en ne permettant pas des déplacements conviviaux et sécuritaires;
- **l'amélioration du cadre de vie et de travail;**
- **la poursuite de la décontamination des terrains publics et privés;**
- **la présence de grands îlots de chaleur et une canopée déficiente;**
- **la préservation et la mise en valeur du patrimoine industriel** dans un contexte de requalification ainsi que la favorisation du réemploi des édifices industriels;
- **la valorisation des vestiges archéologiques** présents dans le secteur;
- **le réaménagement de l'espace public** en vue d'adapter le cadre bâti à l'arrivée d'un projet structurant en matière de biodiversité (parc-nature de l'écoterritoire de la falaise) et la gestion des interfaces entre les secteurs d'emplois et des espaces de biodiversité.



Objectifs

Le secteur s'inscrit dans une réflexion portant sur la vision de développement économique « Canal de Lachine 4.0 » qui vise à faire du secteur un pôle économique innovant, avant-gardiste et attrayant pour les industries d'avenir. Le maintien de sa vocation économique et son développement comme secteur stratégique d'emplois attractif et innovant doivent se faire par une transition industrielle et l'intégration d'entreprises à valeur ajoutée.

Catalyseur des industries d'avenir, le Canal de Lachine 4.0 se positionne donc comme un véritable laboratoire de transformation économique, sociale et environnementale. Les entreprises œuvrant en fabrication légère, en transport électrique et en logistique avancée, tout comme celles à vocation créative et culturelle (ex. avec le 4000 St-Patrick), y trouveront l'environnement idéal pour s'implanter et accélérer leur croissance. S'il se positionne comme un milieu valorisé pour son cadre de travail agréable et attrayant, le secteur du Canal Lachine 4.0 met également de l'avant la proximité de quartiers offrant un cadre de vie intéressant et témoignant du riche passé industriel du secteur. Dans sa partie est, à quelques pas du centre-ville montréalais, on retrouve notamment des milieux de vie paisibles où de nombreux parcs et espaces verts favorisent les activités de plein air. L'objectif pour ces secteurs vise entre autres la consolidation des milieux de vie établis, au nord du canal, en redéveloppant les terrains vacants, les sites sous-utilisés ou dévitalisés à des fins de logements, notamment abordables.

Ainsi, les principales intentions envisagées en matière d'aménagement et de mobilité sont de :

- consolider la vocation industrielle du secteur et favoriser l'implantation d'entreprises innovantes afin de permettre la mutation du canal vers un corridor industriel du futur;
- accompagner la mutation économique du canal de Lachine et faire de ce territoire une destination de choix pour les entreprises qui sont à l'avant-garde des technologies, des processus industriels et des approches de développement durable;
- renforcer l'accès et la fluidité du transport par camion en définissant les interventions requises pour le transport des marchandises;
- créer l'environnement idéal pour attirer les entreprises œuvrant en fabrication légère, en transport électrique et en logistique avancée, tout comme celles à vocation créative et culturelle;
- optimiser et densifier l'utilisation du cadre bâti et des ressources foncières existantes;
- adopter une démarche de mitigation des nuisances dans les situations de cohabitation d'usages et créer des zones de transitions en adéquation et en harmonie avec les autres fonctions limitrophes;
- renforcer l'offre de mobilité active et collective vers et à travers le secteur pour le désenclaver;
- améliorer le cadre de vie offert aux entreprises en augmentant le verdissement et l'offre d'espaces publics pour maintenir et stimuler l'attractivité économique du territoire;
- consolider le réseau d'espaces et de lieux publics et ainsi contribuer à la requalification urbaine et économique dans son ensemble;
- concevoir des aménagements urbains et paysagers durables distinctifs;
- mettre en valeur et rehausser la qualité du patrimoine bâti industriel du territoire en privilégiant la préservation et le réemploi des édifices industriels des bâtiments existants;
- améliorer l'interface avec les parcs riverains;
- créer un accès aux aménagements existants et futurs du parc-nature de l'écoterritoire de la falaise, depuis la rue Notre-Dame, et la rendre accessible aux modes actifs, de façon sécuritaire et confortable, depuis les deux trottoirs de la rue;
- mettre en valeur les vestiges archéologiques du complexe de la fonderie Frothingham et Workman;
- mettre en valeur les vestiges du développement industriel du secteur Cabot;
- réaménager la rue Notre-Dame Ouest en boulevard urbain résilient, fortement végétalisé et accessible en transport actif et collectif;
- réaménager l'emprise de la rue Saint-Patrick et mettre en valeur le parcours riverain situé en bordure du lieu historique du canal de Lachine;
- développer une identité territoriale propre au secteur Cabot en cohérence avec la mise en œuvre du Plan Canal de Lachine 4.0;
- faire du 4000 St-Patrick un vecteur de redéveloppement du secteur Cabot en y accueillant une mixité d'activités économiques, commerciales et communautaires.



Photo 4-4 Vue depuis le canal de Lachine vers le château d'eau de la compagnie Congoleum et les vestiges de la Belt Line
Arrondissement du Sud-Ouest



Photo 4-6 Vue sur les bâtiments de la compagnie Fleischmann, située au 31, rue Airlie
Arrondissement de LaSalle



Photo 4-5 Vue sur les bâtiments de la compagnie Canada Malting située au 5022, rue Saint-Ambroise
Arrondissement du Sud-Ouest

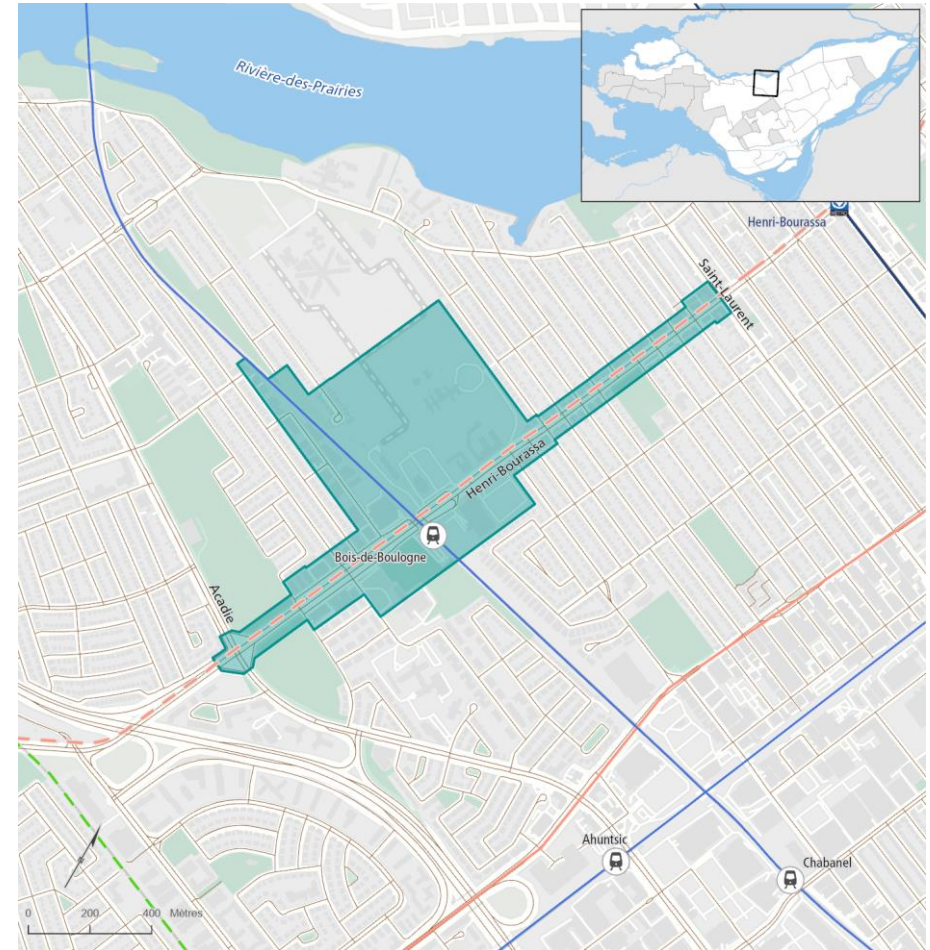


Photo 4-7 Vue sur la grue LaSalle-Coke
Arrondissement de LaSalle

Les secteurs d'opportunité d'échelle d'impact métropolitaine dans la Zone Nord-Ouest



Secteur Henri-Bourassa Ouest	✓ Planifié	□ À planifier
Arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville	□ Secteur priorisé	
Échelle d'impact	✓ Métropolitaine	□ Quartier
Accès au transport collectif structurant	✓ Existant	✓ Projeté
Indice d'équité des milieux de vie (IEMV)	✓ Secteur vulnérable et prioritaire	✓ À proximité d'un secteur vulnérable et prioritaire
Opportunités	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Augmentation de l'offre résidentielle ✓ Amélioration/consolidation de l'accès aux ressources du quotidien □ Amélioration/consolidation des activités économiques 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Amélioration/consolidation (forme et fonctions urbaines) □ Transformation (formes et fonctions urbaines) □ Valorisation des milieux naturels
Types d'action	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Réglementation □ Investissements ✓ Réaménagement du domaine public 	<ul style="list-style-type: none"> □ Planification (élaboration ou actualisation) □ Programme de financement □ Étude hydraulique pour évaluer la capacité des réseaux d'égout



Secteur d'opportunité

- Échelle d'impact : Métropolitain
- Espace vert

Réseau existant

- Métro
- SRB
- Train de banlieue

Réseau en réalisation

- REM
- SRB

Carte 4-47 Secteur Henri-Bourassa Ouest



Contexte

Le secteur visé est situé au centre géographique de l'arrondissement, le long du boulevard Henri-Bourassa Ouest, entre le boulevard Saint-Laurent et le boulevard de l'Acadie. Il chevauche les quartiers d'Ahuntsic et de Bordeaux, de part et d'autre de la voie ferrée du Canadien Pacifique (CP). Il est situé à environ un kilomètre de la station de métro Henri-Bourassa et il inclut la gare de train de banlieue Bois-de-Boulogne. Étant situé à l'interface de plusieurs composantes urbaines, il n'a pas, en ce moment, d'unicité et d'identité propres à une entité urbaine reconnue.

Par sa localisation, le secteur possède donc des atouts d'accessibilité par divers modes de transport collectifs ainsi que le potentiel de relier les quartiers d'est en ouest de l'arrondissement. Cependant, il est également sujet à des contraintes importantes, soit de comporter une entrave ferroviaire à la continuité de la trame bâtie et de constituer un espace urbain disparate.

Le secteur comprend :

- le boulevard Henri-Bourassa lui-même et tous les terrains qui le bordent entre les boulevards Saint-Laurent et de l'Acadie;
- tout terrain situé en tout ou en partie à moins de 30 mètres de l'emprise du boulevard Henri-Bourassa, de part et d'autre du boulevard;
- le terrain du centre carcéral pour femmes Tanguay dont les instances gouvernementales sont à pérenniser cette fonction;
- une partie des terrains occupés par l'établissement de détention de Bordeaux, jusqu'à la hauteur de la rue McDuff;
- les lots résidentiels sur Poincaré au sud de McDuff;
- les terrains industriels le long des rues Hamon et Letelier.

Cependant, les parcs Marcelin-Wilson et Saint-André-Apôtre sont exclus de ce périmètre, à l'exception d'une bande longeant le boulevard Henri-Bourassa qui participe au paysage du secteur.

La transformation du secteur implique de relever d'importants défis, tant en termes d'aménagement que de mobilité, et nécessite une bonne coordination, à court et moyen termes des visions de redéveloppement des propriétaires fonciers du secteur, notamment ceux offrant des services publics. Parmi les enjeux soulevés figurent principalement :

- **la volonté du gouvernement de consolider la fonction institutionnelle au nord du boulevard Henri-Bourassa Ouest.** Dans la partie centrale du secteur, les terrains de la prison Tanguay et de la Société d'assurance automobile du Québec feront l'objet d'investissements majeurs de la part du gouvernement. Par conséquent, les aménagements à venir devront s'intégrer avec le milieu environnant;
- **le caractère étriqué et inachevé de l'espace public et des parois architecturales du boulevard Henri-Bourassa Ouest.** Le boulevard Henri-Bourassa Ouest, en son état actuel, est une artère de circulation relativement efficace, mais n'est pas un espace public bien intégré aux quartiers qu'il traverse. Il n'est également pas accueillant aux piétons et ne possède pas un caractère architectural et paysager d'intérêt.
- **la discontinuité de la trame bâtie et de l'espace urbain de part et d'autre de la voie ferrée du CP.** Le tracé de la voie ferrée du CP crée une rupture dans l'espace public et l'espace public le long d'Henri-Bourassa;
- **la désuétude et la transformation du secteur industriel de la rue Hamon.** Le secteur industriel de la rue Hamon, en bordure d'un quartier résidentiel, est composé d'ateliers désuets qui sont en ce moment progressivement remplacés par des activités industrielles de haute technologie. La majeure partie de ce secteur ne peut accueillir un usage résidentiel en raison des caractéristiques du voisinage immédiat de la voie ferrée.



Objectifs

Les intentions générales et hypothèses de planification préliminaires retenues serviront de guide pour toute intervention des promoteurs et des professionnels, et serviront à l'arrimage des visions de redéveloppement au nord du boulevard Henri-Bourassa Ouest des propriétaires institutionnels, incluant la Ville, aussi bien pour l'aménagement du domaine public que pour le développement des terrains privés. Parmi celles-ci :

1. Consolider la fonction institutionnelle en s'intégrant avec le milieu environnant.

Étant donné la présence de l'Établissement de détention de Montréal, du clos de voirie Poincaré de l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville et d'un point de service de la Société d'assurance automobile du Québec (SAAQ), la consolidation de la fonction institutionnelle au nord du boulevard Henri-Bourassa, entre la voie ferrée et la rue Tanguay, apparaît comme une orientation incontournable pour ce secteur.

La reconstruction de l'Établissement de détention de Montréal Maison Tanguay, tout juste au sud du Centre de détention de Montréal (Bordeaux), sur un terrain appartenant déjà au gouvernement du Québec, visera à répondre aux besoins spécifiques de la clientèle féminine et aux besoins opérationnels du ministère de la Sécurité publique.

De son côté, l'arrondissement s'est engagé dans le cadre de son Plan stratégique 2022-2025 à fournir un environnement de travail plus sain et sécuritaire aux employé(e)s des Travaux publics en réalisant des travaux de réfection dans le clos de voirie de Poincaré et ce, afin de conserver ses activités à cet endroit.

Quant à la présence de la SAAQ dans le secteur, il s'agit du seul point de service ouvert aux citoyens dans l'arrondissement ce qui génère un achalandage important. La SAAQ vise également à consolider ses activités administratives à cet endroit.

2. Faire du boulevard Henri-Bourassa Ouest un véritable boulevard urbain, bien inséré dans la trame du quartier.

Donner un véritable caractère urbain au boulevard Henri-Bourassa qui bénéficie aux quartiers traversés est le défi qui est fixé par cette deuxième orientation. Le boulevard doit conserver un rôle artériel et demeurera, à ce titre, une forte ligne de démarcation entre les différentes parties de la trame bâtie. Toutefois, il devrait également constituer un espace public qui associe les parties nord et sud des quartiers et ne plus constituer principalement une barrière à la vie de quartier.

À cet égard, le boulevard offrira un paysage urbain qu'il est possible d'apprécier. Tout au long de son parcours, celui-ci comportera des espaces piétonniers verdis,

attractifs et accueillants, ponctués de mobilier urbain afin de pouvoir le parcourir et le traverser de manière sécuritaire. Bien qu'il ne s'agisse pas d'une artère commerciale majeure, celui-ci contribuera à la constitution d'un cadre de vie animé grâce aux usages qui le bordent.

Ainsi, dans la mesure où, à court et moyen termes, certains segments du cadre bâti sont reconstruits avec un caractère architectural intéressant, avec un rehaussement de l'espace piétonnier et du paysage végétal, et où la relation entre l'espace public et les usages collectifs contigus peut s'harmoniser, le boulevard bénéficiera d'un agréable changement.

La requalification du boulevard devrait s'amorcer par :

- la reconstruction du cadre bâti de sa partie centrale, entre la voie du CP et la rue Hogue, avec notamment la reconfiguration de l'aménagement de l'emprise entre l'avenue Bois-de-Boulogne et la rue Hogue;
- une amélioration des relations entre l'espace public du boulevard et les usages collectifs à des endroits stratégiques, tels que le noyau de services du nouveau développement et la cour avant du Collège Bois-de-Boulogne.

D'ici 2027, Montréal transformera le boulevard Henri-Bourassa en corridor de mobilité durable sur une distance d'environ 18 kilomètres entre l'autoroute 40 et le boulevard Lacordaire. Le projet, réalisé en collaboration avec la Société de transport de Montréal (STM), permettra ainsi des déplacements à vélo et en autobus aussi efficaces que sécuritaires.

En effet, sur certaines portions du boulevard, un axe du Réseau express vélo (REV) et un Service rapide par bus (SRB) seront aménagés. Ces nouvelles options de mobilité seront accessibles à l'année et connectées aux autres réseaux de transport actif et collectif.

Enfin, des traverses moins larges aux intersections rendront également les déplacements à pied plus conviviaux et sécuritaires.

3. Améliorer la liaison des espaces publics et stimuler les relations fonctionnelles entre les quartiers de part et d'autre du corridor ferroviaire du CP.

Les liens piétonniers et cyclables ainsi que la relation fonctionnelle entre les quartiers de part et d'autre du corridor ferroviaire du CP doivent être améliorés.

D'ailleurs, l'accès à la gare, aux équipements du Collège Bois-de-Boulogne et au parc Marcelin-Wilson, pour la population qui habitera à l'est, de même que l'accès au futur noyau commercial bordant le boulevard, pour la population qui habite à l'ouest, deviendront des motifs réels d'échanges et de liens entre les deux



quartiers. Ceci nécessitera donc de rendre la traversée du viaduc plus simple, plus sécuritaire et plus agréable.

La réalisation d'un passage à niveau réservé aux piétons et cyclistes, joignant les deux boucles de retournement, serait une solution alternative au passage actuel sous le viaduc. La Ville de Montréal en a d'ailleurs fait la demande auprès du CP et de l'Office des transports du Canada. Advenant l'impossibilité de pouvoir réaliser ce projet, il sera nécessaire de raccourcir les déplacements et rendre les passages des boucles de retournement plus sécuritaires puisque ces boucles doivent donner accès à la gare Bois-de-Boulogne, pour les piétons, et à la « route verte », pour les cyclistes.

Enfin, des bâtiments résidentiels, publics et des aménagements paysagers structurants le long du corridor et autour du viaduc permettront de rehausser le caractère public du lieu. La présence de bâtiments régulièrement fréquentés et de locaux fenêtrés à proximité du passage contribueront à la sécurité et au sentiment de sécurité du secteur.

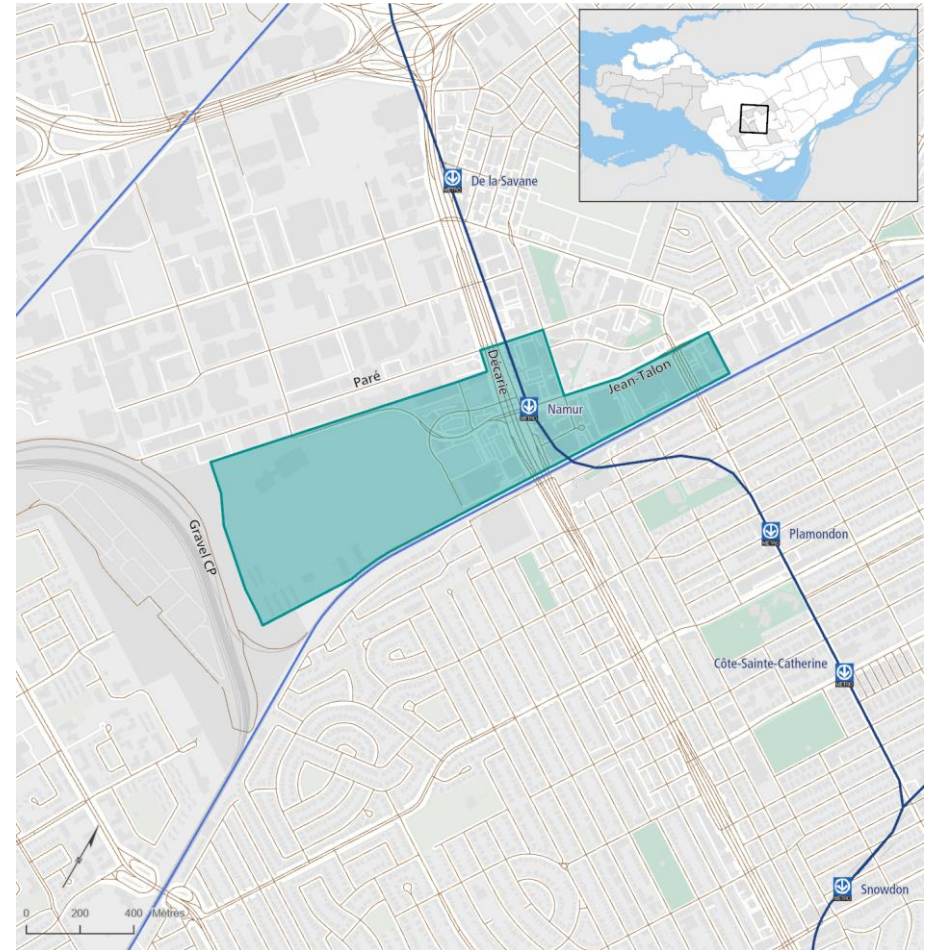
4. Poursuivre le rehaussement du caractère du secteur industriel de la rue Hamon en favorisant les entreprises de pointe.

Ce secteur industriel pourrait contribuer davantage à rehausser la qualité de l'interface entre la voie ferrée et le quartier résidentiel à l'ouest et, sous certaines conditions, limiter les nuisances.

La présence d'une institution d'enseignement et de services médicaux à proximité génère un certain nombre d'emplois qualifiés et est compatible avec le milieu résidentiel. L'industrie légère de haute technologie dans le domaine pharmaceutique, qui se développe actuellement sur la rue Hamon, s'inscrit dans cette même logique. Les usages d'ateliers de réparation automobile ou autres ateliers, actuellement en droits acquis, sont par la nature de leurs activités moins compatibles. Ceux-ci pourraient avantageusement être remplacés par des industries de pointe ou des usages de bureau, de meilleure qualité architecturale et plus compatible avec l'usage résidentiel.



Quartier Namur-Hippodrome	✓ Planifié	☐ À planifier
Arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce	✓ Secteur priorisé	
Échelle d'impact	✓ Métropolitaine	☐ Quartier
Accès au transport collectif structurant	✓ Existant	✓ Projeté
Indice d'équité des milieux de vie (IEMV)	✓ Secteur vulnérable et prioritaire	✓ À proximité d'un secteur vulnérable et prioritaire
Opportunités	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Augmentation de l'offre résidentielle ✓ Amélioration/consolidation de l'accès aux ressources du quotidien ✓ Amélioration/consolidation des activités économiques 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Amélioration/consolidation (forme et fonctions urbaines) ✓ Transformation (formes et fonctions urbaines) ☐ Valorisation des milieux naturels
Types d'action	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Réglementation ✓ Investissements ✓ Réaménagement du domaine public 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Planification (élaboration ou actualisation) ✓ Programme de financement ☐ Étude hydraulique pour évaluer la capacité des réseaux d'égout



Carte 4-48 Quartier Namur-Hippodrome



Contexte

Composé du site de l'ancien hippodrome ainsi que des terrains aux abords de la station de métro Namur, le long de la rue Jean-Talon Ouest, l'ensemble du secteur couvre près de 95 hectares, dont 46 hectares de propriété municipale. Celui-ci est ainsi délimité par les voies ferrées du Canadien Pacifique (CP) au sud et à l'ouest, par la limite municipale avec la Ville de Mont-Royal et la rue Jean-Talon Ouest au nord ainsi que par le lot occupé par l'entreprise d'utilité publique Bell à l'est.

Ce secteur est caractérisé par une importante congestion routière. Celle-ci s'explique entre autres par le morcellement du territoire et par la présence d'infrastructures de portée régionale (voies ferrées, cours de triage et autoroute). Ces infrastructures contribuent fortement à l'enclavement du milieu et génèrent des nuisances ayant des effets considérables sur la santé et le bien-être de la population. Par ailleurs, la rue Jean-Talon Ouest, principale porte d'entrée du secteur, est un point d'accès et de sortie vers l'autoroute Décarie, ce qui a pour effet d'augmenter la circulation de transit dans le secteur.

La présence des voies autoroutières ainsi que la place importante accordée à l'automobile, tant sur le domaine public (larges emprises, autoroute en tranchée infranchissable) que sur les propriétés privées (grandes aires de stationnement) contribuent à la singularité du paysage. Combinées à la présence de grands bâtiments commerciaux et industriels ainsi qu'à la rareté des milieux naturels, le secteur constitue un immense îlot de chaleur. Seul le site de l'ancien hippodrome offre un environnement plus calme avec une nature de plus en plus présente.

En plus des nombreuses barrières physiques et d'une importante congestion routière, les longues traversées, le manque de trottoirs et l'absence de réseau cyclable rendent la pratique de la marche et du vélo peu attrayante, voire dangereuse. La cohabitation des modes lourds, notamment du camionnage, avec les piétons et les cyclistes, soulève par ailleurs des enjeux de sécurité.

La station de métro Namur, localisée à l'intersection de la rue Jean-Talon Ouest et du boulevard Décarie, constitue toutefois un atout important pour le quartier. En effet, elle figure parmi les moins achalandées du réseau de la STM et présente une réserve de capacité très importante. Jumelée à une nouvelle offre de transport collectif de surface structurante, à un nouveau point d'arrêt du réseau de train de banlieue exo à proximité et à la connexion avec la gare Canora du REM, la station Namur est l'assise de la transformation de la mobilité dans le secteur.

Le quartier Namur-Hippodrome s'inscrit dans un contexte urbain beaucoup plus vaste et son avenir est indissociable de celui du secteur Namur-De la Savane dans lequel il prend place. Celui-ci est identifié comme secteur de planification stratégique au Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal pour lequel une démarche de planification a été entreprise en 2015. Cette démarche vise une intensification et une diversification des activités

urbaines, notamment à proximité des points d'accès au transport collectif, et ce, de façon à le prioriser et à réduire la place de l'automobile. Le secteur est déjà en transformation et plusieurs projets immobiliers sont en cours ou en planification (Le Triangle, Royalmount, Westbury, carré Décarie). À cela s'ajoute la planification de l'axe Jean-Talon/Cavendish. Identifié comme un corridor de mobilité durable, ce dernier permettra une toute nouvelle desserte en transports actifs et collectifs, et ce, pour l'ensemble du secteur.

Ainsi, les principaux enjeux pour le secteur sont :

- **la présence d'infrastructures de transport de portée régionale** (autoroutes et voies ferrées) qui restreint l'accessibilité, rend les déplacements difficiles et entraîne une congestion routière importante;
- **la présence de nombreuses barrières physiques** et un aménagement urbain qui rend difficile et peu attrayante la pratique de la marche et du vélo;
- **la cohabitation des modes lourds** (notamment les camions) et la sécurité des déplacements pour les piétons et les cyclistes;
- **l'accessibilité piétonne insuffisante aux réseaux de transports collectifs** en particulier à la station de métro Namur, située à la croisée de la voie de desserte de l'A-15 et de la rue Jean-Talon Ouest;
- **la sous-utilisation de l'espace et l'importante capacité d'accueil pour de nouvelles activités urbaines**. La présence de terrains en attente de nouvelles vocations, en raison du mode d'implantation des bâtiments et des faibles densités, contribue à cette sous-utilisation;
- **la pression qu'exercent les besoins en matière de logements sociaux et abordables** dans le secteur;
- **le défi de la carboneutralité pour les populations moins nanties** qui redoutent la création d'une enclave verte privilégiée (écogentrification);
- **les vastes espaces de stationnement extérieurs**, les larges emprises routières ainsi que la présence de grands bâtiments commerciaux et industriels qui font du secteur un îlot de chaleur;
- **la rareté des espaces verts et des plantations**, à l'exception du site de l'ancien hippodrome;
- **les émissions de gaz à effet de serre produites par les milliers de véhicules** circulant dans le secteur qui nuisent à la santé publique;
- **l'aménagement de l'autoroute en tranchée**, ainsi que les voies de desserte régulièrement congestionnées, qui génèrent d'importantes sources de nuisances

environnementales pour les milieux avoisinants (qualité de l'air, vibration, nuisances sonores importantes, encombrement de l'espace public, etc.);

- **le peu d'espaces perméables ainsi que la vétusté, la saturation, voire parfois l'absence d'infrastructures** (aqueduc et égouts) qui commandent une gestion intégrée et écologique des eaux;
- **la capacité insuffisante des infrastructures existantes** (aqueduc, égouts, etc.) pour assurer la desserte du nouveau quartier.

Objectifs

La démarche de planification du quartier Namur-Hippodrome est le résultat de plusieurs années de réflexions, d'études et d'analyses. Elle s'inscrit et s'appuie sur les acquis des différentes activités participatives des dernières années qui ont porté sur plusieurs composantes urbaines, dont la plus documentée est certainement le site de l'ancien hippodrome. Depuis l'arrêt des activités hippiques en 2009, il a fait l'objet de plusieurs itérations et propositions d'aménagement. À cet égard, l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) a été mandaté, en 2019, pour mener une concertation citoyenne sur la vision et les principes de mise en valeur pour le quartier Namur-Hippodrome. Cette concertation était une occasion d'échanger sur les différents enjeux et de nourrir la réflexion collective quant à l'avenir de ce secteur. Par l'adoption d'un plan directeur d'aménagement et de développement, la Ville de Montréal souhaite ainsi assurer la cohérence des différentes interventions publiques et privées.

Le quartier Namur-Hippodrome fera l'objet, au cours des prochaines années, d'une importante transformation. À terme, ce sont près de 18 500 à 20 000 nouveaux logements qui y seront construits, dont 7 500 à 9 000 sur le site de l'ancien hippodrome. À cela s'ajoutent des commerces et des services de proximité, une offre d'équipements collectifs répondant aux besoins de la population, et une desserte équitable à travers le territoire en parcs et espaces verts, dont un parc central fédérateur. De plus, la création de ce nouveau milieu de vie à l'échelle humaine est conditionnelle à la priorisation des mobilités actives et collectives. Le réaménagement de la rue Jean-Talon Ouest et la sécurisation de la traversée de l'autoroute Décarie constituent donc des interventions prioritaires pour la mise en valeur du secteur.

La maîtrise foncière municipale du site de l'ancien hippodrome est une occasion pour innover et faire preuve d'exemplarité en matière d'aménagement. Ainsi, la vision présentée est ambitieuse, notamment par ses objectifs d'abordabilité, d'inclusion et de carboneutralité. L'échelle d'intervention d'un nouveau quartier permet de mettre en place plusieurs mesures qui peuvent avoir des conséquences non négligeables sur la gestion des ressources et la qualité de vie de la communauté. L'approche préconisée pour le quartier est de poser des gestes concrets et mesurables dans trois axes stratégiques d'intervention, soit la santé

et le bien-être, l'environnement et la biodiversité ainsi que les changements climatiques.

La Ville souhaite travailler conjointement avec la communauté, les partenaires institutionnels, les promoteurs et les propriétaires à proximité du métro Namur à la définition d'objectifs communs et l'engagement des parties prenantes pour la réalisation d'un quartier inclusif et résilient qui participe à la transition sociale et écologique.



Figure 4-4 Plan d'ensemble du quartier Namur-Hippodrome

Source : Ville de Montréal. (2024). *Projet – Plan directeur d'aménagement et de développement du Quartier Namur-Hippodrome*. (p. 52-53). https://portail-m4s.s3.montreal.ca/pdf/pdmv_bridgebonaventure.pdf

La mise en œuvre du projet de quartier Namur-Hippodrome prend appui sur cinq grandes orientations d'aménagement et intentions qui y sont associées :

- **aménager un quartier inclusif et résilient dans lequel la santé des personnes et de la nature est au cœur de la prise de décision**

L'aménagement du secteur offre une série d'opportunités pour favoriser le bien-être de la communauté dans une optique de santé publique. En effet, l'accès à des commerces et des services de proximité, la possibilité de se déplacer à pied et à vélo, d'entretenir sa condition physique, mentale et sociale, de vivre une vie culturelle stimulante, sont aussi des caractéristiques centrales



d'un quartier durable. De plus, les écosystèmes naturels dans un quartier contribuent à la santé des humains, de la faune et de la flore. Avec la création, la restauration et le maintien d'un réseau vert et bleu, le quartier participe au maintien de la biodiversité, il s'inscrit dans la lutte aux changements climatiques et il est plus résilient.

- **offrir des parcs, des espaces verts et publics généreux et appropriables par la communauté, contribuant à la saine gestion des eaux et à la biodiversité**

La figure de l'anneau est la principale composante de la vocation hippique du site qui a persisté au fil du temps. Celle-ci représente aujourd'hui la dernière trace qui subsiste de cet héritage. Elle constitue la base de la trame paysagère et rayonne à travers le quartier. Elle articule entre autres les parcours, les axes de plantation, les textures au sol et la topographie.

Une diversité de typologies de parcs et d'espaces publics est planifiée, et ce, pour répondre aux besoins d'une population plurielle. Le parc central, élément fédérateur au cœur du quartier, permet des espaces libres et appropriables. Celui-ci est également complémentaire aux équipements publics et collectifs qui le bordent. De plus, l'aménagement d'une ceinture verte contribue à la biodiversité dans le quartier. De dimension variable, elle permet l'implantation d'une piste multifonctionnelle et la réalisation d'activités liées à l'agriculture urbaine.

- **déployer un réseau de mobilité où le plus vulnérable est priorisé et où les modes de déplacement actif et collectif sont avantagés**

La mobilité dans le quartier est complètement repensée et se caractérise par la qualité des aménagements et de l'offre, la perméabilité des îlots et l'efficacité des parcours à travers une diversité de typologies de rues et d'espaces. La connexion du quartier avec les secteurs limitrophes est articulée autour de l'axe central, constitué des rues Jean-Talon Ouest et des Jockeys. Véritable colonne vertébrale, elles constituent l'armature naturelle du nouveau quartier et permettent la desserte des mobilités actives et collectives. La rue Jean-Talon Ouest est complètement réaménagée et les traversées de l'autoroute Décarie sont sécurisées afin d'atténuer les nuisances de l'autoroute et de ses accès. Le quartier est desservi par un réseau structurant de transport collectif, celui-ci dessert la station de métro Namur et se déploie depuis le quartier vers la station Canora du REM à l'est. L'offre est aussi rehaussée par le service de train de banlieue exo, qui dessert le quartier au niveau de Décarie, en interconnexion avec le métro et le quartier.

- **déployer des pôles d'équipements collectifs mutualisés et complémentaires répondant aux besoins de la population dans toute sa diversité**

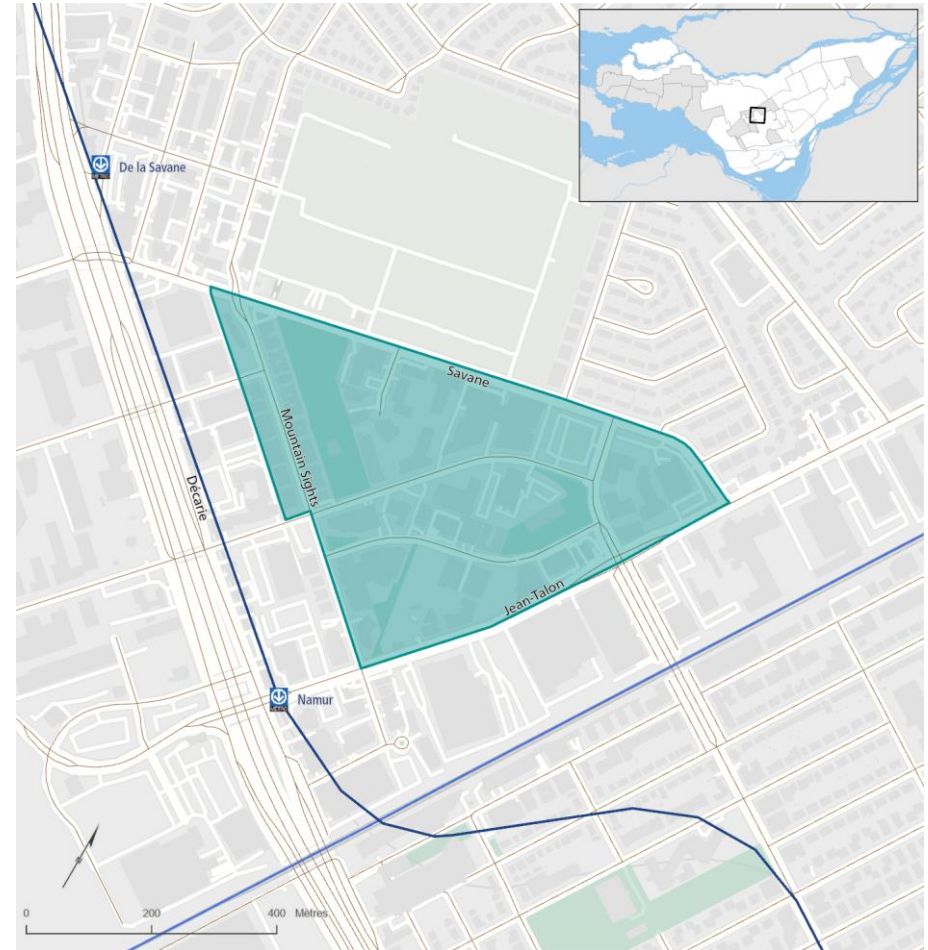
L'ajout de milliers de logements dans ce secteur de la ville requiert une planification des équipements publics en amont du développement immobilier. La stratégie mise de l'avant pour le quartier Namur-Hippodrome est de regrouper certains équipements collectifs complémentaires au sein de pôles à travers l'ensemble du territoire. Cela permet de répondre aux besoins de la population au fur et à mesure de l'avancement de la mise en œuvre de cet important projet urbain et d'offrir une desserte territoriale équitable. Cette planification doit également être faite de concert avec les différents partenaires, dont le Centre de services scolaires de Montréal (CSSDM) pour l'implantation des écoles et le Centre de services intégrés universitaires de santé et de services sociaux (CIUSSS) pour assurer une offre de services en santé.

- **assurer une diversité de fonctions urbaines et de typologies d'habitation au sein d'un milieu de vie compact, complet et à échelle humaine, favorable à la création d'un quartier carboneutre**

La modulation de l'implantation, la hauteur et la volumétrie des constructions assure la variété des typologies de bâtiments, en particulier les types d'habitation, la diversité du cadre bâti ainsi que la réduction des retombées microclimatiques sur les milieux de vie existants. Le quartier est inclusif et est conçu pour une population plurielle. Il propose une offre de commerces et de services diversifiée, de même que des activités économiques propres à son identité qui participe, avec sa compacité, à la création d'un milieu de vie complet, propice aux mobilités actives et carboneutre.



Le Triangle	✓ Planifié	☐ À planifier
Arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce	✓ Secteur priorisé	
Échelle d'impact	✓ Métropolitaine	☐ Quartier
Accès au transport collectif structurant	✓ Existant	✓ Projeté
Indice d'équité des milieux de vie (IEMV)	✓ Secteur vulnérable et prioritaire	✓ À proximité d'un secteur vulnérable et prioritaire
Opportunités	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Augmentation de l'offre résidentielle ✓ Amélioration/consolidation de l'accès aux ressources du quotidien ☐ Amélioration/consolidation des activités économiques 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Amélioration/consolidation (forme et fonctions urbaines) ✓ Transformation (formes et fonctions urbaines) ☐ Valorisation des milieux naturels
Types d'action	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Réglementation ✓ Investissements ✓ Réaménagement du domaine public 	<ul style="list-style-type: none"> ☐ Planification (élaboration ou actualisation) ✓ Programme de financement ☐ Étude hydraulique pour évaluer la capacité des réseaux d'égout



Secteur d'opportunité

- Échelle d'impact : Métropolitain
- Espace vert

Réseau existant

- Métro
- Train de banlieue

Carte 4-49 Le Triangle



Contexte

Secteur situé à l'est de l'autoroute Décarie, dans un périmètre délimité par l'avenue Mountain Sights, la rue de la Savane et la rue Jean-Talon Ouest, celui-ci constitue une composante du grand secteur de planification Namur-De la Savane. Les limites de ce dernier correspondent approximativement à la voie ferrée du CP au sud, au boulevard Cavendish à l'ouest, aux abords de l'autoroute Métropolitaine au nord et à la rue de la Savane à l'est. Ce vaste secteur inclut également les sous-secteurs De la Savane et du quartier Namur-Hippodrome. Sa localisation est stratégique en raison de sa desserte par trois grandes artères autoroutières, soit l'autoroute 15, le boulevard Décarie et la rue Jean-Talon Ouest. Le secteur bénéficie en outre de la proximité de différents pôles d'emplois et de services situés dans les quartiers voisins, tels que Ville de Mont-Royal, l'arrondissement de Saint-Laurent et le chemin de la Côte-des-Neiges.

Le Triangle a bénéficié d'une première revitalisation de 2009 à 2023 avec le réaménagement des emprises publiques. Près de 63 M\$ ont été investis dans le projet, que ce soit dans la mise au point des infrastructures souterraines, dans l'aménagement du domaine public ou encore dans l'acquisition de terrains stratégiques. Ces investissements publics sont en partie compensés par la construction d'environ 3 300 logements qui ont ajouté une valeur foncière de près de 1 G\$. De plus, en vue de la nouvelle vocation du secteur, la rue Buchan ainsi qu'une partie des avenues Mountain Sights et Victoria ont fait l'objet d'une transformation afin d'y améliorer la sécurité urbaine, de verdir les emprises et de réduire la place de l'automobile.

Toutefois, la transformation du secteur reste à finaliser. La construction d'une nouvelle école sur le site du 5010, rue Paré est encore en élaboration, tout comme la construction, sur le même site, d'un projet d'environ 100 unités de logement social. De plus, d'autres terrains privés demeurent encore sous-utilisés et offrent l'opportunité d'optimiser leur occupation.

Dans ce contexte, la finalisation de la transformation du secteur doit s'inscrire dans la planification d'un plus vaste territoire, incluant le secteur adjacent du quartier Namur-Hippodrome. C'est donc dans cette perspective que, pour encourager la transformation des derniers sites vacants, la vision d'aménagement a été actualisée.

Ainsi, les principaux enjeux soulevés pour le secteur sont :

- l'arrimage de la vision de développement avec celle du quartier Namur-Hippodrome;
- la présence de nombreux terrains vacants, sous-utilisés ou actuellement utilisés à des fins de stationnements uniquement;
- la mise en valeur insuffisante de la présence des deux stations⁵ de métro aux extrémités du secteur;
- le maintien et l'amélioration du cadre de vie ainsi que de la qualité de vie de la zone résidentielle établie (avenue Mountain Sights) dont le gabarit résidentiel est dense et uniforme avec de nombreux arbres matures;
- la préservation des vues lointaines sur des sites notables de Montréal, soit l'Oratoire Saint-Joseph, l'Université de Montréal et le mont Royal;
- l'importance du transit routier sur les grands axes du secteur et dans les quartiers voisins.

⁵ Soient les stations De la Savane au nord et Namur au sud, voire d'une troisième, puisque la station de métro Plamondon n'est qu'à 500 m environ de l'intersection de la rue Jean-Talon Ouest et de l'avenue Victoria.



Objectifs

Les intentions générales retenues qui serviront de guide pour toute intervention aussi bien pour l'aménagement du domaine public que pour le développement des terrains privés visent les éléments suivants :

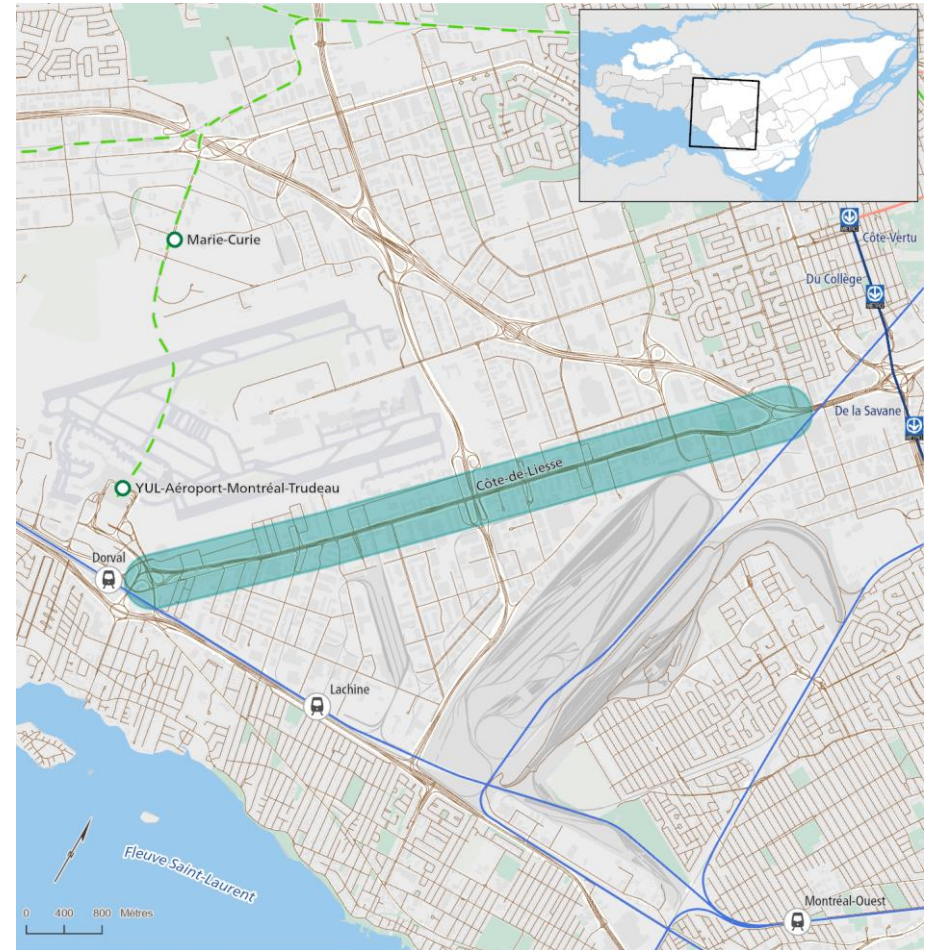
- la nécessité de tirer parti du potentiel de développement généré par la présence des stations de métro. Ainsi, le développement du secteur en synergie avec celles-ci est encouragé. La pratique des mobilités actives est à cet égard favorisée.
- l'augmentation de la densité du secteur (principalement résidentielle mais également commerciale) et la diversification des activités, notamment à proximité des stations de métro. Cette intention s'accompagne également d'une volonté d'augmenter le nombre et la diversité des services de quartier ainsi que des équipements collectifs de proximité;
- la création d'un milieu de vie favorisant les déplacements à pied et à vélo, notamment en intervenant sur la trame de rues et les espaces publics. Cette intention s'accompagne de la poursuite de la réduction de la place de l'automobile dans le paysage urbain, le tout contribuant à l'amélioration de la sécurité et de la convivialité du secteur;
- du point de vue de la visibilité et du caractère identitaire, la recherche d'une identité basée sur la réalité culturelle et sociale du secteur et le développement d'une image de marque forte et distinctive sont visés;
- au plan de la vocation communautaire et sociale, les intentions sont les suivantes : l'accroissement de la fréquentation du secteur par les résidents des environs, l'encouragement des interventions qui favorisent la cohésion sociale (mixité, culture, etc.) ainsi que la facilitation de l'appropriation des lieux et le fait de générer un lieu ancré dans sa communauté. Le secteur offre par ailleurs le potentiel d'attirer une population d'artistes et d'étudiants;
- quant à la qualité de l'environnement et du cadre de vie, l'accroissement de la présence de la végétation, l'amélioration de la qualité de l'air et acoustique dans les logements ainsi qu'une gestion plus écologique de l'eau sont ciblés. La définition et la qualification des limites entre le domaine public et privé, la favorisation d'une architecture performante qui permet de réduire l'empreinte environnementale ainsi que l'assurance de l'efficacité énergétique du bâti font également partie des intentions pour le secteur.

Les orientations préliminaires pour le secteur sont :

- favoriser la réutilisation des derniers terrains sous-utilisés ou les stationnements à des fins mixtes.
- assurer, dans le cas où le même promoteur est propriétaire de plusieurs terrains, une contribution à des fins de parc choisie par l'Arrondissement.
- élaborer une stratégie visant à accroître la superficie consacrée aux parcs et espaces verts dans le secteur.
- favoriser l'implantation d'une école et de logements sociaux sur le site de l'ancien bâtiment du 5010, rue Paré.
- faire de la rue Jean-Talon Ouest une rue de destination commerciale pour la population du secteur.
- assurer le dégagement d'une vue vers le mont Royal et l'Oratoire Saint-Joseph à partir du toit du pavillon du parc Saidye-Bronfman.
- aménager une nouvelle intersection sur la rue Jean-Talon Ouest à mi-parcours entre les avenues Mountain Sights et Victoria, permettant notamment la traversée sécuritaire piétonne du quartier vers les aménagements au sud de la rue Jean-Talon Ouest.
- assurer une gestion efficace des matières résiduelles sur les terrains privés pour les projets à venir.



Chemin de la Côte-de-Liesse Arrondissements de Lachine et de Saint-Laurent	<input type="checkbox"/> Planifié	<input checked="" type="checkbox"/> À planifier
	<input type="checkbox"/> Secteur priorisé	
Échelle d'impact	<input checked="" type="checkbox"/> Métropolitaine	<input type="checkbox"/> Quartier
Accès au transport collectif structurant	<input checked="" type="checkbox"/> Existant	<input checked="" type="checkbox"/> Projeté
Indice d'équité des milieux de vie (IEMV)	<input checked="" type="checkbox"/> Secteur vulnérable et prioritaire	<input checked="" type="checkbox"/> À proximité d'un secteur vulnérable et prioritaire
Opportunités	<input type="checkbox"/> Augmentation de l'offre résidentielle <input type="checkbox"/> Amélioration/consolidation de l'accès aux ressources du quotidien <input checked="" type="checkbox"/> Amélioration/consolidation des activités économiques	<input checked="" type="checkbox"/> Amélioration/consolidation (forme et fonctions urbaines) <input type="checkbox"/> Transformation (formes et fonctions urbaines) <input checked="" type="checkbox"/> Valorisation des milieux naturels
Types d'action	<input checked="" type="checkbox"/> Réglementation <input checked="" type="checkbox"/> Investissements <input checked="" type="checkbox"/> Réaménagement du domaine public	<input checked="" type="checkbox"/> Planification (élaboration ou actualisation) <input type="checkbox"/> Programme de financement <input type="checkbox"/> Étude hydraulique pour évaluer la capacité des réseaux d'égout



Secteur d'opportunité

- Échelle d'impact : Métropolitain
- Espace vert

Réseau existant

- Métro
- SRB
- Train de banlieue

Réseau en réalisation

- REM

Carte 4-50 Chemin de la Côte-de-Liesse



Contexte

Le secteur de la Côte-de-Liesse est localisé sur une partie du territoire de la Ville de Montréal ainsi que des villes de Dorval et de Mont-Royal.

L'axe routier de La Côte-de-Liesse constitue une des principales portes d'entrée internationales de la ville de Montréal donnant notamment accès à l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal. Avec son achalandage annuel d'environ 20 millions de voyageurs, il est le troisième aéroport le plus fréquenté du Canada. Le secteur est également un lien important reliant les autoroutes 20, 40 et l'axe du boulevard Cavendish dont le projet de raccordement vise la création d'un axe de mobilité d'envergure qui reliera les différents secteurs nord et sud de la métropole et permettra le désenclavement des différents quartiers de la ville.

Les abords du chemin de la Côte-de-Liesse sont constitués de secteurs industriels et commerciaux comptant de nombreux emplois qui font partie du pôle d'emplois de l'Ouest, et où les entreprises en aéronautique, en télécommunications et en logistique en lien avec les installations aéroportuaires sont fortement représentées. En effet, les entreprises profitent de la présence de l'aéroport et du réseau autoroutier qui facilite le déplacement des marchandises et des personnes.

Cependant, ce secteur stratégique de haute importance à l'échelle métropolitaine mérite une attention particulière en ce qui a trait à son image générale et à son tissu urbain déstructuré. En effet, le lien névralgique entre l'aéroport et le reste de la ville n'est pas aussi fonctionnel qu'il le devrait. La circulation locale est également problématique car l'autoroute constitue une barrière qui limite les mouvements vers les secteurs d'emplois situés de part et d'autre de cet axe. Les terrains se trouvent ainsi enclavés entre l'autoroute et l'aéroport, au nord, et l'autoroute et les voies ferrées, au sud. Les points d'accès à ces secteurs sont restreints et difficiles à repérer. De plus, le nombre limité de points d'entrée et de sortie de l'autoroute de la Côte-de-Liesse contribue à complexifier les parcours.

Par ailleurs, plusieurs des sites occupés par des entreprises sont utilisés en deçà de leur potentiel, les stationnements sont vastes et l'entreposage extérieur est une pratique répandue. Les bâtiments ont souvent une implantation réduite et une faible hauteur. L'impression de déstructuration qui s'en dégage est accentuée par la présence d'un affichage imposant et l'absence d'alignements d'arbres. Ces facteurs, combinés à une qualité architecturale déficiente des bâtiments et à la présence de l'autoroute, des réseaux aériens de téléphonie et de distribution électrique, projettent une image en deçà de celle souhaitée pour une entrée de ville.

Dans ce contexte, la planification préliminaire du secteur vise à traiter les enjeux suivants :

- le désenclavement du secteur et l'amélioration de l'accessibilité aux divers secteurs, en réexaminant le rôle et la nature de l'axe routier de la Côte-de-Liesse;
- l'amélioration de l'image générale du chemin de la Côte-de-Liesse, en lien avec la présence de l'aéroport, principale porte d'entrée à la métropole;
- la cohérence de la vision et du développement des différentes parties du secteur localisées sur le territoire de deux arrondissements et de deux villes liées;
- l'optimisation du développement du secteur en profitant de la présence de l'aéroport, de la proximité des autoroutes 13, 20, 40 et du boulevard Cavendish, tout en tenant compte de son projet de raccordement.

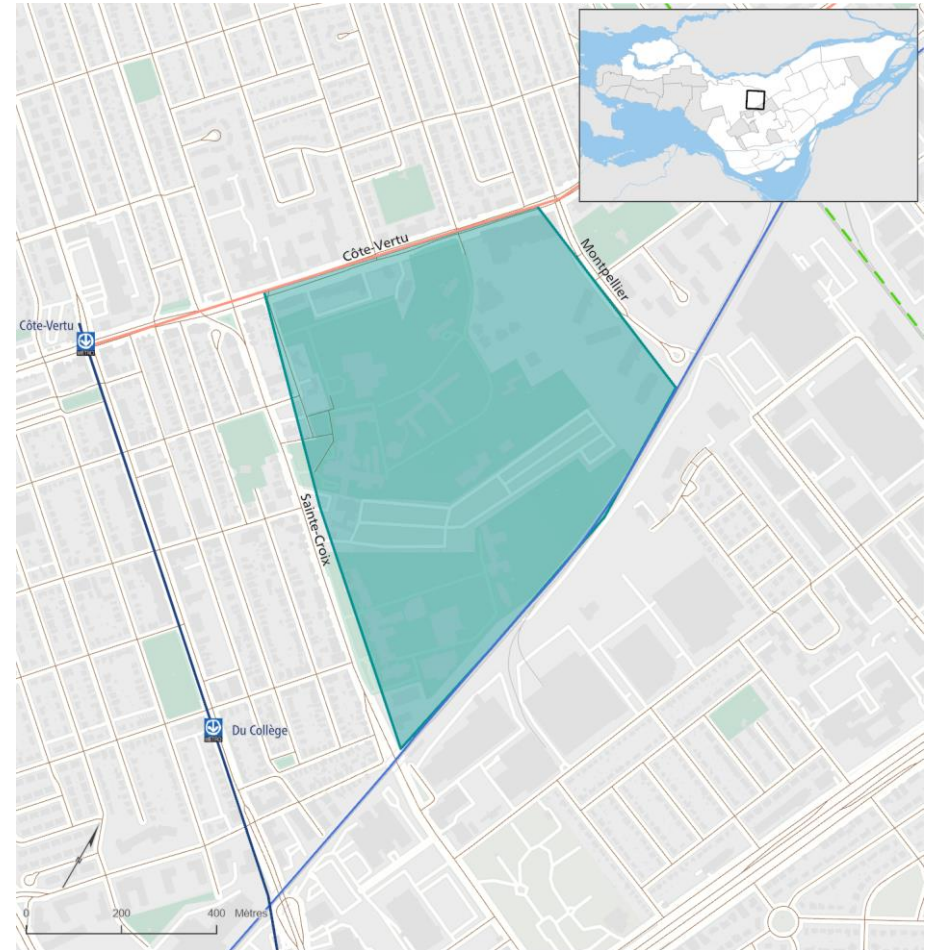
Objectifs

La vision de planification préliminaire se décline en plusieurs grandes intentions :

- examiner la possibilité de transformer l'autoroute de la Côte-de-Liesse et ses voies de desserte en un boulevard urbain pour améliorer l'accès aux diverses parties du secteur, permettre une desserte adéquate en transport collectif, faciliter les déplacements des cyclistes et des piétons et améliorer l'image générale du secteur;
- revoir la configuration des jonctions du chemin de la Côte-de-Liesse avec la 55^e Avenue, l'autoroute 13, la montée de Liesse, le boulevard Cavendish et l'échangeur Décarie;
- améliorer la signalisation afin de faciliter les déplacements à l'intérieur du secteur;
- inciter les entreprises commerciales et industrielles à s'implanter dans le secteur, y compris celles ayant des activités complémentaires à celles de l'aéroport;
- exiger une architecture et un aménagement de qualité et harmoniser les usages autorisés afin de donner un caractère unifié au corridor;
- améliorer l'encadrement de la voie publique en aménageant des aires de stationnement mieux paysagées et intégrées.



Ensemble institutionnel de Saint-Laurent	✓ Planifié	☐ À planifier
Arrondissement de Saint-Laurent	☐ Secteur priorisé	
Échelle d'impact	✓ Métropolitaine	☐ Quartier
Accès au transport collectif structurant	✓ Existant	✓ Projeté
Indice d'équité des milieux de vie (IEMV)	✓ Secteur vulnérable et prioritaire	✓ À proximité d'un secteur vulnérable et prioritaire
Opportunités	☐ Augmentation de l'offre résidentielle ✓ Amélioration/consolidation de l'accès aux ressources du quotidien ☐ Amélioration/consolidation des activités économiques	✓ Amélioration/consolidation (forme et fonctions urbaines) ☐ Transformation (formes et fonctions urbaines) ☐ Valorisation des milieux naturels
Types d'action	✓ Réglementation ✓ Investissements ✓ Réaménagement du domaine public	☐ Planification (élaboration ou actualisation) ☐ Programme de financement ✓ Étude hydraulique pour évaluer la capacité des réseaux d'égout



Secteur d'opportunité

- Échelle d'impact : Métropolitain
- Espace vert

Réseau existant

- Métro
- SRB
- Train de banlieue

Réseau en réalisation

- REM

Carte 4-51 Ensemble institutionnel de Saint-Laurent



Contexte

Le secteur de l'Ensemble institutionnel de Saint-Laurent est délimité au sud par la voie ferrée du CN, à l'ouest par l'avenue Sainte-Croix, au nord par le boulevard de la Côte-Vertu, et à l'est par le secteur Montpellier.

Considéré à la fois comme le cœur historique et le poumon vert de Saint-Laurent, ce secteur se démarque par son histoire, la concentration d'institutions, la richesse de son patrimoine exceptionnel et la prédominance des espaces verts offrant des vues dégagées et une ambiance de quiétude en retrait de la ville. Le site est désigné comme ensemble patrimonial institutionnel et grande propriété à caractère institutionnel d'importance d'agglomération.

Le site comprend le lieu de fondation de la paroisse de Saint-Laurent, à l'emplacement actuel de l'église Saint-Laurent, et témoigne de l'implantation et de l'évolution, au fil du temps, des institutions d'enseignement des congrégations féminine et masculine des religieux de Sainte-Croix qui sont à l'origine de la création des cégeps de Saint-Laurent et Vanier.

Les bâtiments, les paysages, les œuvres d'art et les monuments commémoratifs ponctuant les espaces qui composent l'ensemble sont de qualité remarquable, en particulier le front institutionnel situé le long de l'avenue Sainte-Croix, le noyau paroissial et les différents cimetières, ainsi que le Musée des métiers d'art du Québec (MUMAQ) et la salle Émile-Legault qui contribuent au rayonnement culturel et artistique de ce site à l'échelle montréalaise. L'ancien campus des Sœurs de Sainte-Croix situé au centre de l'ensemble deviendra le nouveau campus secondaire du Centre de services scolaire Marguerite-Bourgeoys (CSSMB) assurant ainsi la pérennité de la vocation éducative et culturelle de l'ensemble institutionnel.

Une évaluation de l'intérêt patrimonial a été réalisée pour l'ensemble patrimonial institutionnel ainsi que pour chacune des institutions, permettant de dégager les valeurs historiques, paysagères, architecturales et artistiques du site et de ses composantes. Cette évaluation a conduit l'Arrondissement à mettre en place un règlement de PIIA visant à préserver les valeurs patrimoniales et à assurer la protection des éléments d'intérêt.

Toutefois, dans le contexte des besoins d'agrandissement des institutions d'enseignement et du cimetière paroissial, face à la vente de la propriété des Sœurs de Sainte-Croix et à l'implantation du nouveau campus scolaire du CSSMB, il devient opportun d'encadrer les projets à venir et d'assurer que les plans directeurs de développement de chacune des institutions cadrent avec une vision intégrée et cohérente pour l'ensemble du secteur.

Dans ce contexte, la planification préliminaire du secteur de l'ensemble patrimonial institutionnel de Saint-Laurent vise à traiter les enjeux suivants :

- les pressions de développement des différentes institutions et la préservation et la mise en valeur de ce site patrimonial exceptionnel;
- la proximité des points d'accès au réseau de transport collectif qui facilite l'accès et offre l'opportunité de réduire la place de l'automobile dans le secteur;
- l'amélioration de la connectivité et de la perméabilité du secteur malgré son enclavement et la présence de nombreuses clôtures entre les différentes institutions;
- la protection de l'intégrité paysagère de l'ensemble face aux besoins grandissants en espace des institutions et la menace constante de gruger les espaces verts existants et le risque d'augmenter les surfaces minéralisées au lieu de les réduire;
- le renforcement du caractère public des espaces verts du site et la facilitation de l'accès à la population malgré la tendance au cloisonnement et au contrôle des accès aux différentes institutions et au cimetière.



Objectifs

La planification détaillée vise à renforcer la protection et la mise en valeur du patrimoine architectural, paysager et archéologique et à élaborer une vision d'ensemble afin de guider le futur développement en assurant la qualité et l'intégration harmonieuse des constructions et des aménagements.

Les orientations sont développées à partir de cinq grandes intentions :

1. Préserver et mettre en valeur le patrimoine architectural, artistique, paysager et archéologique du secteur tout en permettant son évolution et le développement des institutions en :

- maintenant et consolidant les vocations éducative, culturelle, artistique et récréative du secteur;
- assurant la protection des éléments patrimoniaux de ce site exceptionnel tout en améliorant sa qualité architecturale, paysagère et écologique;
- réalisant des évaluations de l'intérêt patrimonial du noyau paroissial et de son cimetière ainsi que de certains sites en particulier, tels que la maison Lavoie, première résidence des religieux de Sainte-Croix, le Centre Vincent-Marie, actuelle école Peter-Hall, afin d'en assurer la protection tout en permettant l'évolution des lieux;
- poursuivant la collaboration avec les différentes institutions qui composent l'ensemble afin d'assurer l'encadrement des plans directeurs des institutions en conformité avec la vision de l'Arrondissement pour ce secteur;
- favorisant la mise en lumière des composantes importantes de l'ensemble institutionnel par un éclairage minimal et non polluant permettant d'agir comme un signal visuel mettant en valeur les caractéristiques architecturales et artistiques des composantes d'intérêt du site;
- assurant la transmission de la mémoire du lieu, la mise en valeur de l'histoire du noyau paroissial et des institutions de la Congrégation de Sainte-Croix et de sa diffusion auprès de la population.

2. Assurer la qualité exemplaire des projets de construction et d'aménagement afin de maintenir l'intégrité architecturale et paysagère du site et d'améliorer sa qualité écologique en :

- assurant l'intégration architecturale et la qualité esthétique et écologique des bâtiments et des aménagements paysagers en tenant compte des particularités du secteur et de ses composantes;

- élaborant une signature visuelle qui se traduit par des projets de construction et d'aménagement exemplaires qui assurent l'intégrité architecturale et paysagère du site et son caractère distinctif;
- favorisant l'obtention d'une certification de développement durable reconnue pour tous les projets de nouvelle construction, d'agrandissement, de restauration, de réhabilitation et d'aménagement extérieur.

3. Créer un réseau de déplacements actifs sécuritaire et convivial permettant d'assurer la perméabilité de l'ensemble institutionnel et la connectivité en lien avec le réseau de transport collectif et alternatif tout en réduisant la place de l'automobile en :

- tirant profit de la proximité des points d'accès au réseau de transport collectif (métro/REM/SRB) afin d'en faciliter l'accès pour l'ensemble des institutions qui composent le secteur et de réduire la dépendance à l'automobile;
- créant un réseau cohérent et continu de liens actifs pouvant connecter les différentes institutions entre elles et avec le réseau actif de l'arrondissement de façon à faciliter l'accès aux réseaux de mobilité collective et alternative à l'automobile;
- requalifiant le réseau viaire du secteur et en desservant chacune des institutions de façon à assurer un meilleur partage de l'espace en faveur du piéton, de plus de canopées et d'espaces végétalisés et des espaces plus sécuritaires et attrayants pour la marche, le vélo et l'activité physique;
- tirant profit de la prédominance des espaces verts afin de rehausser leur qualité et de les mettre en réseau de façon à favoriser la marche, l'activité physique, la détente et la socialisation dans un environnement sain, sécuritaire et convivial;
- assurant l'accessibilité universelle de tous les espaces publics et notamment des liens reliant le réseau de transport collectif aux entrées des bâtiments institutionnels qui font partie de l'ensemble;
- mettant en place une signalisation et un éclairage urbain non polluant permettant de faciliter l'accès et d'accroître la sécurité du milieu.

**4. Renforcer le caractère public des espaces du secteur et en faciliter l'accès à la population de l'arrondissement en :**

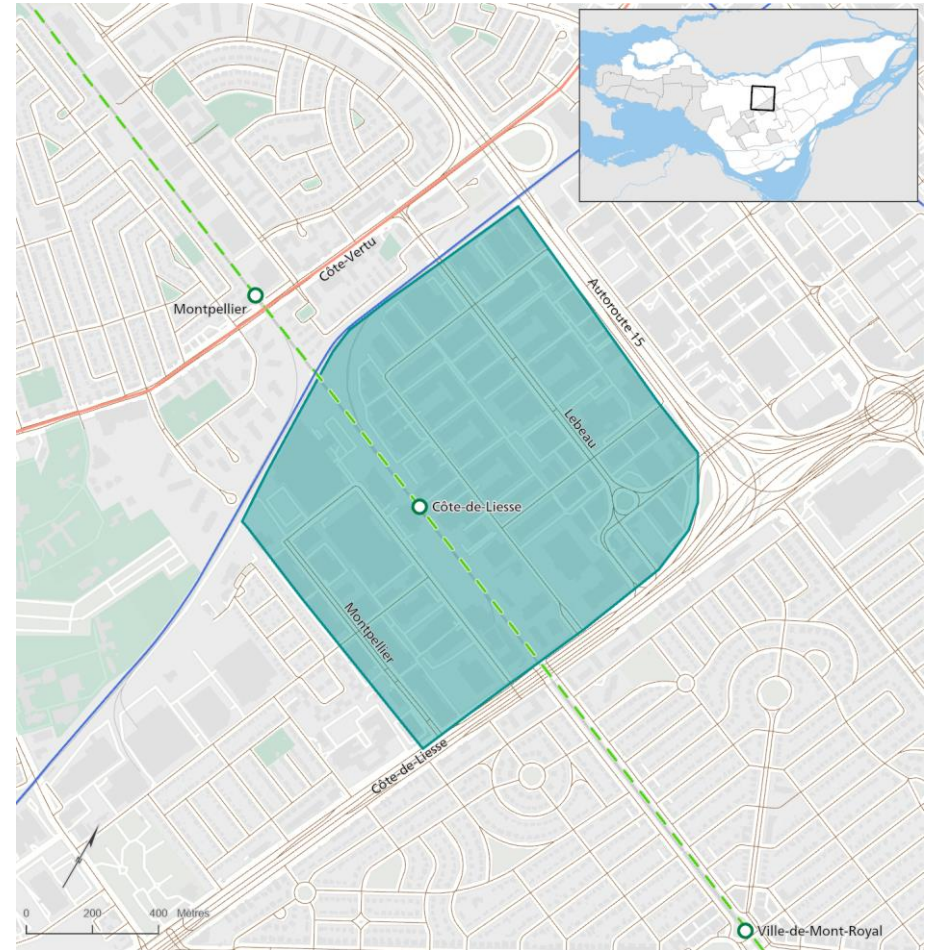
- favorisant l'accessibilité au secteur et en renforçant son caractère public en encourageant l'accès à la population de l'arrondissement et des quartiers voisins;
- poursuivant la collaboration avec les différentes institutions afin d'optimiser l'utilisation et le partage des équipements sportifs et culturels existants par la population de l'arrondissement;
- améliorant la perméabilité de façon à faciliter l'accès aux espaces verts des différents campus par la population de l'arrondissement et de renforcer leur caractère public;
- mettant en valeur des lieux d'intérêt pouvant accueillir des activités sociales, culturelles ou artistiques de l'ensemble institutionnel et leur mise en réseau avec ceux du Vieux-Saint-Laurent et du reste de l'arrondissement, afin d'en augmenter la visibilité et la fréquentation, en plus de la mise en place d'une programmation qui renforce leur attractivité et assure leur animation durant les différentes saisons;
- créant des parcours de découverte de la richesse de l'histoire et du patrimoine du secteur de façon à encourager la fréquentation des lieux et faire vivre des expériences éducatives stimulantes pour les étudiants, les visiteurs et la population de l'arrondissement;
- mobilisant les étudiants, les résidents du voisinage et de la population laurentienne à des activités visant l'appropriation collective des espaces, permettant notamment, la socialisation, la tenue d'événements de quartier, de marchés publics, d'agriculture urbaine ou l'expression artistique et culturelle tels que les murales, les expositions d'art, etc.

5. Favoriser la biodiversité, la végétalisation, l'agriculture urbaine, l'augmentation de la canopée et la gestion écologique des eaux dans l'ensemble du site en :

- créant des corridors de biodiversité articulés en un réseau d'infrastructures vertes qui intègrent les parcs, les espaces verts, les technologies végétales, l'agriculture urbaine et la biorétention le long des axes de mobilité et principalement le long des réseaux de déplacements actifs existants et planifiés;
- tirant profit des projets de réaménagement des espaces extérieurs pour augmenter le couvert végétal, la perméabilité du sol et assurer la gestion écologique des eaux de pluie;
- développant une stratégie de verdissement favorisant la biodiversité, adoptant un éventail de formes organiques et propices aux pollinisateurs;
- augmentant la canopée de façon à renforcer la biodiversité et à augmenter les surfaces ombragées, notamment dans les espaces à caractère public;
- favorisant les initiatives d'agriculture urbaine sous un éventail diversifié de formes : toits verts, serres privées, jardins communautaires, plantations sur rue, partenariats, etc.



Hodge-Lebeau	<input type="checkbox"/> Planifié	<input checked="" type="checkbox"/> À planifier
Arrondissement de Saint-Laurent	<input type="checkbox"/> Secteur priorisé	
Échelle d'impact	<input checked="" type="checkbox"/> Métropolitaine	<input type="checkbox"/> Quartier
Accès au transport collectif structurant	<input checked="" type="checkbox"/> Existant	<input checked="" type="checkbox"/> Projeté
Indice d'équité des milieux de vie (IEMV)	<input checked="" type="checkbox"/> Secteur vulnérable et prioritaire	<input checked="" type="checkbox"/> À proximité d'un secteur vulnérable et prioritaire
Opportunités	<input type="checkbox"/> Augmentation de l'offre résidentielle <input type="checkbox"/> Amélioration/consolidation de l'accès aux ressources du quotidien <input checked="" type="checkbox"/> Amélioration/consolidation des activités économiques	<input checked="" type="checkbox"/> Amélioration/consolidation (forme et fonctions urbaines) <input type="checkbox"/> Transformation (formes et fonctions urbaines) <input type="checkbox"/> Valorisation des milieux naturels
Types d'action	<input checked="" type="checkbox"/> Réglementation <input checked="" type="checkbox"/> Investissements <input checked="" type="checkbox"/> Réaménagement du domaine public	<input checked="" type="checkbox"/> Planification (élaboration ou actualisation) <input type="checkbox"/> Programme de financement <input type="checkbox"/> Étude hydraulique pour évaluer la capacité des réseaux d'égout



Secteur d'opportunité

- Échelle d'impact : Métropolitain
- Espace vert

Réseau existant

- SRB
- Train de banlieue

Réseau en réalisation

- REM

Carte 4-52 Hodge-Lebeau



Contexte

Le secteur Hodge-Lebeau est délimité par l'A40 au sud, le boulevard Montpellier à l'ouest, l'emprise ferroviaire du CN au nord et l'autoroute 15 à l'est. Sa proximité avec plusieurs infrastructures de transport stratégiques en fait un secteur hautement attractif. En plus des infrastructures autoroutières, le secteur accueillera une station intermodale du Réseau express métropolitain (REM), soit la station Côte-de-Liesse qui sera connectée à la ligne de Mascouche du réseau d'exo. Ainsi, le secteur Hodge-Lebeau sera connecté aux universités montréalaises et au centre-ville.

Ce secteur industriel accueille plus de 5 300 emplois répartis dans 155 entreprises, dont 20 % proviennent du secteur agroalimentaire, 15 % du secteur textile et 10 % du secteur des produits informatiques et électroniques. Le secteur est également situé à proximité de pôles d'intérêts montréalais, tels :

- le District Central de l'arrondissement d'Ahuñtsic-Cartierville représentant un centre d'activités économiques important, notamment en lien avec le créneau agroalimentaire;
- le Vieux-Saint-Laurent, cœur historique et institutionnel de l'arrondissement de Saint-Laurent comprenant les cégeps Saint-Laurent et Vanier accueillant près de 13 000 étudiants annuellement, l'ancien campus des sœurs de Sainte-Croix et actuellement propriété du Centre de service scolaire Marguerite-Bourgeoys et abritant son siège social, le Musée des Maîtres et Artisans du Québec ainsi que la salle de spectacle Émile-Legault;
- le secteur de planification des portes d'entrée qui prévoit la requalification de sites industriels en vue de la création d'un pôle résidentiel et mixte.

Le secteur constitue une composante essentielle du pôle économique de l'ouest de la région, plus grande concentration d'entreprises et d'emplois manufacturiers au Québec. Bien qu'affecté par la concurrence internationale dans les années 1990, le tissu économique a su être résilient et connaît un nouveau souffle depuis une dizaine d'années. Aujourd'hui, dans son ensemble, le secteur constitue l'une des dernières vitrines manufacturières en milieu urbain dense au centre de l'Île de Montréal. Avec l'arrivée du REM, il présente un fort potentiel de densification de son cadre bâti sous-utilisé. En effet, il est principalement composé de bâtiments de 1 à 2 étages dont les normes de construction ne répondent pas aux besoins des bâtiments industriels contemporains.

Le secteur Hodge-Lebeau est le cœur du Quartier intelligent du manufacturier innovant (QIMI). La quatrième révolution industrielle a comme objectif de redéfinir le système de production industrielle en misant principalement sur la connectivité des données et des objets. Ce positionnement économique structurant permet de propulser et de redynamiser ce pôle d'emplois et d'en faire une vitrine

technologique ayant comme objectif de soutenir les manufacturiers québécois à faire la transition vers l'industrie 4.0 et demeurer compétitifs sur la scène nationale et internationale.

Les enjeux d'aménagement et de mobilité du secteur sont :

- **la présence d'infrastructures de transports majeures**, soit deux autoroutes et deux voies ferrées, qui contribuent grandement à l'enclavement du secteur et génèrent des nuisances pour les travailleuses et travailleurs (congestion, pollution, etc.). En plus des enjeux d'accessibilité, ces barrières physiques rendent les déplacements actifs encore plus difficiles dans le secteur ainsi qu'avec les secteurs avoisinants;
- **un environnement peu propice aux déplacements actifs** en raison des activités de camionnage élevées dans le secteur;
- **un tissu urbain comprenant de grands îlots monofonctionnels avec d'importants espaces de stationnement et de chargement minéralisés** ainsi qu'une trame viaire caractéristique des zones industrielles. De fait, les déplacements y sont fortement motorisés et le manque de diversité en termes d'usages (commerces, services, commodités, etc.) nuit à l'attractivité du secteur et à la qualité de l'environnement global;
- **l'absence de polarités claires** au sein du secteur avec des services, commerces et commodités qui demeurent non seulement problématiques en termes d'attractivité, mais également au plan de la création d'un milieu de vie pour les usagers et les employés du secteur;
- **une offre immobilière sous-exploitée** en raison, entre autres, de la présence de quelques terrains vacants et de sites majeurs à requalifier, dont le site de la chute à neige Stinson, lequel représente d'importantes opportunités dans le contexte actuel de contraction de l'offre disponible à vocation économique, de création d'espaces publics et d'une mixité d'usages;
- **la vétusté du cadre bâti industriel et la faible performance aux plans fonctionnel et énergétique**. Datant des années 1960-1970, les bâtiments d'un et deux étages reflètent peu les ambitions d'intensification, d'innovation et d'excellence industrielle souhaitées pour le secteur;
- **une faible qualité urbaine avec peu d'espaces publics et peu d'espaces verts** ainsi que des interfaces entre secteurs industriels et résidentiels peu travaillées;
- **la présence d'un îlot de chaleur urbain** engendrant de fortes retombées sur la santé et l'environnement.



Objectifs

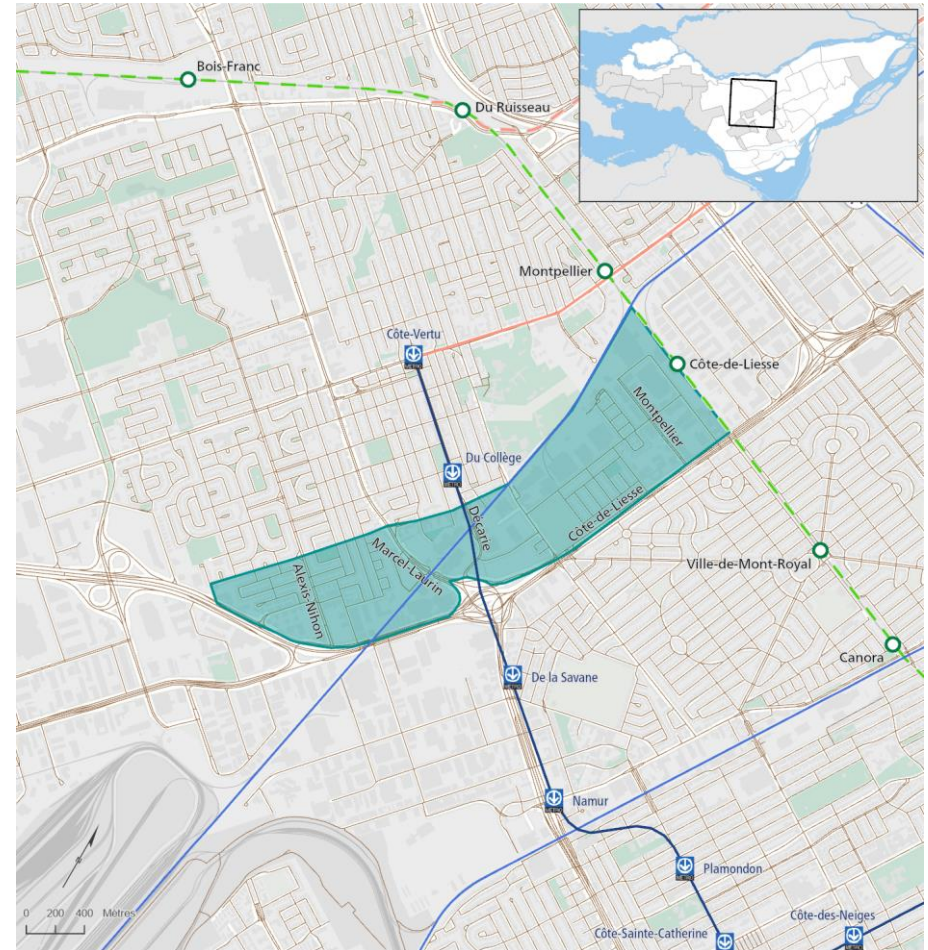
La vision pour le secteur est la suivante : Avec une station intermodale du REM au cœur du quartier, le secteur Hodge-Lebeau devient un des premiers TOD à vocation industrielle au Québec et le centre de la transition de l'industrie manufacturière québécoise vers le 4.0. En effet, il est prévu de propulser cette zone d'emplois pour lui donner une réputation internationale en attirant des emplois de qualité, appartenant à des grappes technologiques innovantes, en visant en particulier le manufacturier 4.0 et le service à valeur ajoutée. La volonté de créer un écosystème économique durable de calibre mondial passe par l'innovation industrielle et technologique dont le marché de l'industrie 4.0 se voudra le principal vecteur de croissance économique. Celle-ci passe également par l'innovation urbaine en ayant comme objectif l'intensification du cadre bâti et des activités en créant un pôle d'emplois attractif qui accueille un nombre substantiellement plus élevé de travailleurs en 2050 bénéficiant d'un environnement de travail plus dense et vert et qui offre de nombreux services de proximité ainsi que des espaces conviviaux (espaces publics, mobilier urbain, etc.).

Les principales interventions envisagées sont les suivantes :

- **consolider la vocation économique du secteur** en lien avec le positionnement économique établi, la création d'emplois à valeur ajoutée et l'intégration de nouvelles activités complémentaires qui contribuent au dynamisme et à la résilience du secteur;
- **diversifier l'offre immobilière et foncière** en adéquation avec les besoins du tissu économique afin de répondre aux parcours des entreprises : ateliers et espaces de travail abordables pour les jeunes pousses, espaces collaboratifs, lieux d'échanges, etc.;
- **miser sur la station du REM** afin d'optimiser l'utilisation du sol et d'intensifier le cadre bâti du secteur tout en réduisant l'espace alloué au stationnement de surface;
- **orienter le développement des terrains** en misant sur l'application d'approches innovantes en matière d'aménagement durable et bioclimatique pour contribuer à la réduction des superficies d'îlots de chaleur urbains (implantation judicieuse du bâtiment, réduction des surfaces minéralisées au profit de surfaces perméables, verdissement, utilisation optimale des toitures, boucle énergétique);
- **bonifier la végétalisation des terrains** lors de la requalification de sites dans une optique de réduction des îlots de chaleur urbains et l'amélioration de la qualité de l'air;
- **favoriser la mixité des usages** pour améliorer l'attractivité du secteur et limiter les déplacements carbonés : accueillir des services, commerces et commodités nécessaires à la vitalité et l'attractivité du secteur en s'appuyant sur le potentiel qu'offre la station du REM;
- **optimiser l'offre de transport collectif existante et projetée** (navette, bus, etc.);
- **développer un véritable pôle de mobilité à la station intermodale Côte-de-Liesse** afin d'offrir une diversité de modes de transport actif et collectif et faciliter le parcours du dernier kilomètre;
- **développer un réseau de mobilité active convivial et sécuritaire** pour l'ensemble du secteur (cheminements piétons, voie cyclable, etc.) pour briser les barrières physiques et les méga-îlots, relier les principaux pôles de services et/ou centralités du secteur ainsi que de connecter ce dernier aux quartiers environnants :
 - diversifier les activités le long des axes des rues Hodge et Benjamin-Hudon en vue d'offrir un parcours actif convivial et dynamique vers la station Côte-de-Liesse;
- **assurer la cohabitation entre les diverses activités** du secteur, notamment entre les usagers du transport actif et des activités de camionnage;
 - offrir de nouvelles solutions de transport de marchandises aux entreprises du secteur;
- **améliorer l'accessibilité au secteur** à partir des infrastructures autoroutières dans une optique de réduction de la congestion;
- **contribuer à la revitalisation du secteur par la requalification du site stratégique que constitue l'ancienne chute à neige Stinson** afin d'y créer un lieu d'innovation multifonctionnel comprenant un espace public, une composante à vocation économique ainsi qu'un pôle commercial et de services;
- **favoriser la mutualisation des espaces et des équipements** avec des projets innovants dans une logique de circularité et de réduction des activités de camionnage;
- **améliorer les interfaces et la cohabitation entre milieu résidentiel et activités économiques** en favorisant la complémentarité des services et les retombées pour la population;
- **développer une image de marque** pour le secteur Hodge-Lebeau pour consolider la vision du secteur et favoriser son attractivité.



Portes d'entrée de l'arrondissement de Saint-Laurent		
Arrondissement de Saint-Laurent		
Échelle d'impact	✓ Métropolitaine	□ Quartier
Accès au transport collectif structurant	✓ Existant	✓ Projeté
Indice d'équité des milieux de vie (IEMV)	✓ Secteur vulnérable et prioritaire	✓ À proximité d'un secteur vulnérable et prioritaire
Opportunités	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Augmentation de l'offre résidentielle ✓ Amélioration/consolidation de l'accès aux ressources du quotidien ✓ Amélioration/consolidation des activités économiques 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Amélioration/consolidation (forme et fonctions urbaines) ✓ Transformation (formes et fonctions urbaines) □ Valorisation des milieux naturels
Types d'action	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Réglementation ✓ Investissements ✓ Réaménagement du domaine public 	<ul style="list-style-type: none"> □ Planification (élaboration ou actualisation) □ Programme de financement □ Étude hydraulique pour évaluer la capacité des réseaux d'égout



Carte 4-53 Portes d'entrée de l'arrondissement de Saint-Laurent



Contexte

Délimité par la rue du Collège au nord et l'autoroute Transcanadienne au sud, le secteur s'étend du parc Alexis-Nihon à l'ouest jusqu'à la voie ferrée du REM à l'est. Il comporte plusieurs quartiers distincts :

- **le sous-secteur Saint-Louis/Ward/Alexis-Nihon**, délimité par la rue du Collège au nord et l'autoroute Transcanadienne au sud, qui s'étend de la rue Tait à l'est au parc Alexis-Nihon à l'ouest. Ce sous-secteur se caractérise par sa composante résidentielle dominante;
- **le sous-secteur Mitchell/Marcel-Laurin/Bourdon**, délimité par la voie ferrée au sud et la rue du Collège au nord, qui s'étend de l'avenue Sainte-Croix à l'est jusqu'à la rue Tait à l'ouest et comprend les sites de l'usine Mitchell, des anciennes usines Honeywell et Valeant et des propriétés industrielles de la rue Bourdon. Ce sous-secteur se caractérise par sa composante résidentielle dominante et le remplacement des dernières enclaves industrielles par un développement résidentiel et mixte, notamment à l'intérieur du rayon de 1 km de la station de métro du Collège;
- **le sous-secteur de l'échangeur Décarie** délimité par la voie ferrée au nord et l'échangeur Décarie au sud, qui comprend les propriétés d'Olymbec, de Provigo, l'ancien site de Loblaws (actuel marché T&T), Québec Loisirs et la propriété de Smart Centres. Ce sous-secteur se caractérise par sa composante économique dominante;
- **le sous-secteur Hodge/Sainte-Croix**, délimité par l'autoroute Transcanadienne au sud et la voie ferrée au nord, qui s'étend de la voie ferrée à la nouvelle station du Réseau Express Métropolitain (REM) à l'est, et à l'avenue Sainte-Croix à l'ouest. Ce sous-secteur comprend le quartier résidentiel du Cosmos et les immeubles du carré Benoît qui font l'objet du programme de Revitalisation urbaine intégrée (RUI) depuis 2010. Ces ensembles résidentiels côtoient des propriétés industrielles sur l'avenue Hodge et Montpellier et notamment de l'entreprise Aldo et l'ancien bâtiment de l'ONF.

Le secteur se caractérise par la présence d'infrastructures industrielles vieillissantes, de nombreux terrains ou bâtiments vacants et par l'absence de cadre bâti et d'espaces publics structurés. L'enclavement découlant de la présence de la voie ferrée du CN, de l'autoroute Métropolitaine et de l'échangeur Décarie accentue les difficultés de ce secteur qui tire peu profit de sa proximité avec le Vieux-Saint-Laurent et la station de métro du Collège.

Toutefois, le secteur accueillera la nouvelle station et gare multimodale (REM/train de l'Est/Bus) Côte-de-Liesse, ce qui améliorera de façon importante la desserte en transport collectif et constituera un levier pour la requalification de ses quartiers axés sur les déplacements collectifs et actifs. Dans ce contexte, l'Arrondissement

souhaite se doter d'une vision de planification à moyen et long termes pour le secteur.

La planification préliminaire du secteur des Portes d'entrée vise à traiter des enjeux d'aménagement et de mobilité suivants :

- le rehaussement de la sécurité et la convivialité de la mobilité active dans l'ensemble du secteur;
- la gestion et l'atténuation des effets du REM sur la circulation de transit;
- la réorganisation du transport collectif et alternatif en fonction des stations Côte-de-Liesse et du Collège;
- le développement d'un réseau de déplacements actifs cohérent sur l'ensemble du secteur en lien avec le transport collectif et alternatif qui réduit l'utilisation de l'automobile;
- l'amélioration de la qualité du paysage urbain le long des axes routiers majeurs qui constituent les principales portes d'entrée de l'arrondissement;
- la réduction des stationnements tout en favorisant le stationnement souterrain et la végétalisation du sol;
- l'optimisation de la densification et la favorisation de l'intensification des activités à l'intérieur des aires structurées autour de la station de métro du Collège et de la nouvelle station et gare multimodale Côte-de-Liesse;
- le développement des terrains vacants et sous-utilisés en cohérence avec le potentiel de développement tout en assurant la bonne intégration au cadre bâti existant;
- la requalification des sites industriels vieillissants adjacents aux quartiers résidentiels existants et la réduction des nuisances et risques qui leur sont associés;
- la cohérence entre le développement des différents sous-secteurs qui composent le secteur des portes d'entrée et l'amélioration de la qualité de vie des quartiers;
- la favorisation de l'intensification des activités économiques notamment sur les propriétés en front de l'autoroute en tirant profit de leur grande visibilité et accessibilité;
- la réhabilitation et la requalification du parc de logements locatifs du carré Benoît;



- une offre équilibrée en logements locatifs abordables dans l'ensemble du secteur et notamment à proximité du transport collectif et actif, des services et des équipements collectifs;
- la création d'un cadre de vie durable et convivial avec une offre adéquate en équipements collectifs (école, parc, etc.) et des commerces et services de proximité qui répondent aux besoins du secteur;
- la protection des milieux de vie et des usages sensibles, tels que les écoles, les garderies, les parcs et les résidences pour personnes âgées, des risques et nuisances associés à la voie ferrée, à l'autoroute, aux grandes artères et aux secteurs industriels;
- l'amélioration de la qualité architecturale et esthétique du cadre bâti le long des artères et de l'autoroute, de l'encadrement des voies d'entrée à l'arrondissement et le renforcement de leur caractère urbain.

Objectifs

L'élaboration d'une planification préliminaire vise certains sites industriels vacants, déstructurés ou en perte de vitalité afin de faire désormais place à des développements résidentiels mixtes axés sur les transports collectifs et actifs grâce à la réalisation d'un premier exercice de planification. Celui-ci devra être suivi d'une planification détaillée et de l'élaboration d'une vision d'aménagement pour l'ensemble du secteur.

Les orientations préliminaires suivantes sont élaborées à partir de six grandes intentions. Celles-ci seront développées et complétées dans le cadre d'un exercice de planification détaillé et d'élaboration d'un concept d'aménagement pour l'ensemble du secteur :

- **rehausser l'image de marque de l'arrondissement de Saint-Laurent par la mise en valeur de ses principales portes d'entrée, l'amélioration du paysage urbain, le désenclavement et la revitalisation des sous-secteurs en :**
 - réaménageant les principaux axes routiers tels que Marcel-Laurin, Décarie, Sainte-Croix, Saint-Louis, Hodge et le chemin Côte-de-Liesse;
 - améliorant le paysage urbain au moyen du verdissement et de la plantation d'arbres de rue et de végétaux;
 - réduisant la place réservée à l'automobile dans l'espace urbain en misant sur des aménagements à l'échelle humaine et conçus pour les usagers du transport actif et collectif;
 - optimisant l'utilisation du sol, la réduction du stationnement véhiculaire et l'aménagement du stationnement en sous-sol ou en structures étagées;
 - créant des pôles multimodaux structurants et connectés autour des stations du Collège et Côte-de-Liesse, misant sur la connectivité des réseaux de transport actif et collectif, la pluralité des modes de déplacements alternatifs à l'automobile, la mixité des activités, la compacité du cadre bâti et l'animation des espaces publics;
 - déployant un réseau piétonnier et cyclable facilitant un accès sécuritaire aux réseaux de transport collectif;
 - désenclavant les différents quartiers du secteur par l'aménagement de nouvelles voies raccordées au réseau viaire existant et aux pôles multimodaux de Côte-de-Liesse et du Collège, de manière à rendre plus perméable la trame urbaine et améliorer l'accessibilité aux secteurs voisins, aux services, aux commerces et aux transports collectifs.
- **améliorer le cadre bâti par l'adoption de normes et de critères pouvant assurer une production architecturale des aménagements paysagers de qualité, notamment dans les lieux stratégiques à l'entrée de l'arrondissement et en lien avec leur grande visibilité en :**
 - visant une production architecturale des aménagements paysagers de qualité le long des axes routiers et notamment aux abords des entrées principales de l'arrondissement;
 - assurant l'encadrement des voies publiques par un front bâti de construction de qualité;
 - favorisant la construction de bâtiments à bureaux de grande hauteur et d'une grande qualité architecturale et esthétique en front de l'autoroute et de l'échangeur Décarie permettant de renforcer son caractère urbain et de créer une vitrine économique pour l'arrondissement;
 - élaborant une signature visuelle pour le secteur se traduisant par un cadre bâti exemplaire, une intégration architecturale harmonieuse et une signalétique distinctive;
 - favorisant la construction de bâtiments repères autour de l'échangeur Décarie de façon à marquer cette porte d'entrée et à encadrer les perspectives visuelles dégagées par le réaménagement de l'échangeur.



- **optimiser le potentiel de développement des sites stratégiques à proximité des infrastructures de transport collectif, visant la création de quartiers complets et de qualité selon les principes TOD et POD en :**
 - intensifiant les activités à proximité du pôle de transport multimodal par l'intensification urbaine sur les terrains sous-utilisés et la diversification des activités urbaines;
 - modulant les densités et les hauteurs de façon à assurer une intégration harmonieuse avec le tissu urbain existant;
 - assurant l'intégration architecturale et la qualité esthétique et écologique des bâtiments et des aménagements paysager en tenant compte des spécificités du tissu urbain et des différents quartiers;
 - favorisant la réhabilitation du parc de logements locatifs existant dans le secteur afin de maintenir son caractère abordable et de favoriser la mixité et l'inclusion sociale;
 - promouvant l'implication des résidentes et résidents et en renforçant le sentiment d'appartenance et d'inclusion;
 - maintenant et renforçant la mixité sociale, en favorisant l'intégration du logement social, abordable et familial dans tous les nouveaux projets résidentiels et la mise en place de mesures favorisant la diversification des typologies résidentielles et de mode de tenure;
 - protégeant les milieux de vie et les usages sensibles, tels que les écoles, les garderies, les parcs et les résidences pour personnes âgées, des risques et nuisances associés à la voie ferrée, à l'autoroute, aux grandes artères et aux secteurs industriels;
 - créant des parcours piétons conviviaux et universellement accessibles, où la qualité de l'environnement urbain est mise à contribution par des façades animées, une architecture distinctive, des plantations et du mobilier urbain de qualité;
 - renforçant la sécurité des citoyennes et citoyens en misant notamment sur un éclairage optimal du domaine public, sur un partage équilibré des voies de circulations entre les différents modes de transport et sur la compacité du cadre bâti;
 - créant des lieux publics rassembleurs par des aménagements favorisant la rencontre, la socialisation et la tenue d'événements culturels, permettant ainsi de renforcer le sentiment d'appartenance et de célébrer la diversité culturelle et sociale de la population du secteur;
- réduisant les îlots de chaleur par le verdissement et l'augmentation de la canopée;
- assurant la gestion écologique des eaux de ruissellement et la réutilisation des eaux de pluie;
- favorisant l'obtention d'une certification de développement durable reconnue pour tous les nouveaux projets de construction, de revitalisation et d'aménagement de quartiers.
- **tirer profit de la grande visibilité et de l'accessibilité des secteurs stratégiquement localisés aux abords de l'autoroute, de l'échangeur Décarie et aux abords des principales artères d'entrée à l'arrondissement afin d'intensifier et diversifier les activités économiques et assurer la revitalisation de secteurs d'emplois en :**
 - favorisant l'intensification des activités d'emplois aux abords des grands axes de transit, tels que l'autoroute, l'échangeur Décarie et les principales artères de manière à maximiser leur visibilité;
 - favorisant l'implantation d'entreprises à forte densité à proximité du pôle de transport multimodal par l'intensification urbaine sur les terrains sous-utilisés et la diversification des activités économiques;
 - favorisant l'implantation d'espaces de travail partagés, de *co-working* ou d'ateliers de fabrication collaboratifs, dynamiques et attirants pour les petites entreprises et les *start-ups* en collaboration avec le milieu d'entreprise, les organisations communautaires et les acteurs du milieu.
- **améliorer l'offre en commerces, en services de proximité et en équipements collectifs pour le secteur, notamment les sous-secteurs en manque de ces services et en adéquation avec la densité en :**
 - favorisant le maintien et l'augmentation de l'offre en commerces et services de proximité dans les lieux stratégiques et accessibles à pied;
 - favorisant l'établissement de petits commerces locaux, plutôt que des grandes bannières, afin de mieux répondre aux besoins de la population locale tout en renforçant le sentiment de communauté et la vie de quartier;
 - tirant profit de la présence de sites sous-utilisés et à requalifier de façon à favoriser l'intensification des activités commerciales et de service ainsi que la bonification de la desserte en équipements collectifs et en services communautaires;



- améliorant l'offre en équipements collectifs, tels que parcs, écoles, services communautaires et de loisirs, de façon à répondre aux besoins et proportionnellement avec la densité de population actuelle et future.
- **aménager des corridors de biodiversité favorisant les déplacements actifs, notamment le long de la voie ferrée, reliant les différents sous-secteurs aux points d'accès du transport collectif et aux services de proximité en :**
 - requalifiant les terrains inutilisés en friche de la voie ferrée en faveur de la création de parcs linéaires comprenant des liens actifs, des espaces de détente et d'activité physique, des espaces de plantation et d'agriculture urbaine favorisant la biodiversité;
 - mettant en réseau les espaces verts, les parcs et les interventions de verdissement par la création de corridors écologiques, visant notamment à maximiser le potentiel de connectivité entre habitats et à permettre à la biodiversité de se déployer à son plein potentiel;
 - bonifiant l'offre en parcs, espaces verts, places et placettes publiques et leur mise en réseau avec les liens de déplacements actifs favorisant la marche et l'activité physique dans un environnement sain, sécuritaire et convivial;
 - développant une stratégie de verdissement favorisant la biodiversité, adoptant un éventail de formes organiques et propices aux pollinisateurs;
 - déployant une canopée urbaine visant à renforcer la biodiversité et à l'augmentation des surfaces ombragées au niveau des emprises de rues et des espaces à caractère public;
 - favorisant les initiatives d'agriculture urbaine sous un éventail diversifié de formes : toits verts, serres privées, jardins communautaires, plantations sur rue, partenariats, etc.

4.3.2 Les secteurs d'opportunité d'échelle d'impact de quartier

La section suivante présente l'ensemble des secteurs d'opportunité d'échelle d'impact de quartier, soit les secteurs dont le rayonnement actuel ou projeté est local, avec un effet plus limité en ce qui concerne les interventions et actions, notamment au-delà des limites du secteur.

Au sein de chaque échelle d'impact, les secteurs n'ont pas été classés par ordre de priorité, de réalisation ou de mise en œuvre, mais selon l'ordre suivant :

- Par grande zone géographique :
 - Zone Est;
 - Zone Centre;
 - Zone Grand Sud-Ouest;
 - Zone Nord-Ouest.
- par ordre alphabétique des arrondissements.

Les explications relatives aux éléments contenus dans la fiche sont présentées à la section 4.1.4 du présent chapitre.

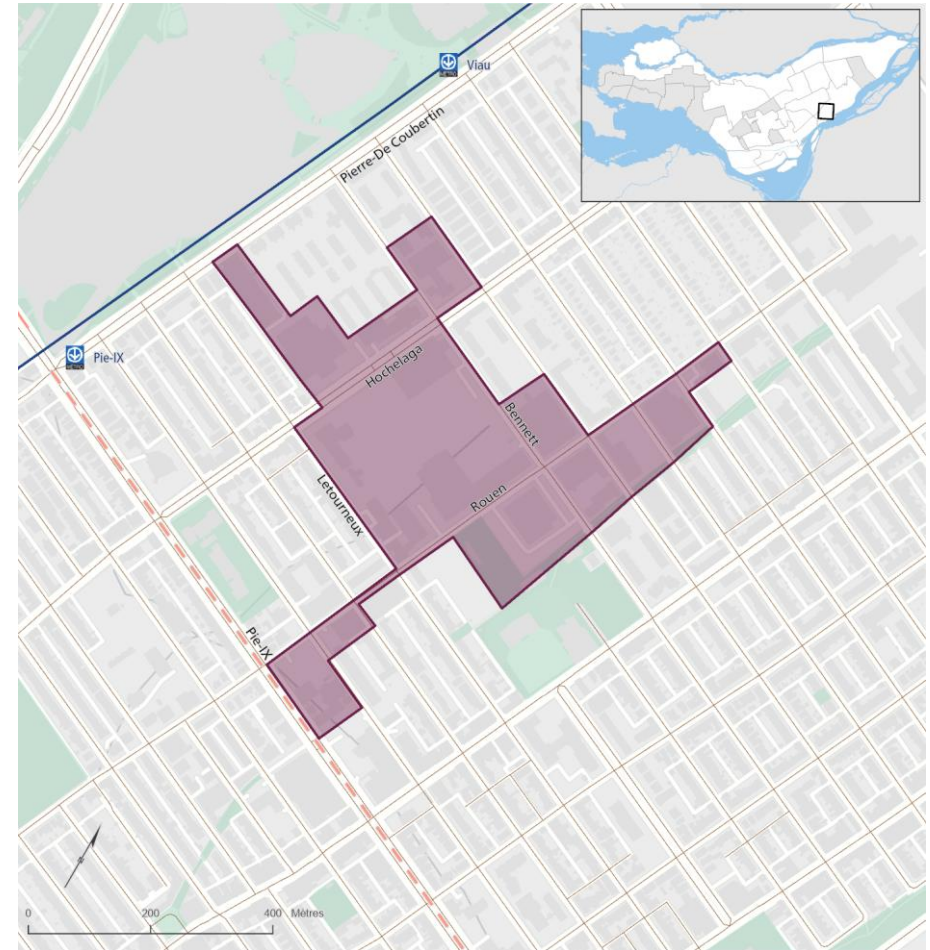


Photo 4-8 Secteur d'opportunité – Secteur Écoquartier Louvain-Est – Arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville

Les secteurs d'opportunité d'échelle d'impact de quartier dans la Zone Est



Bennett-Letourneux		✓ Planifié	<input type="checkbox"/> À planifier
Arrondissement de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve		<input type="checkbox"/> Secteur priorisé	
Échelle d'impact	<input type="checkbox"/> Métropolitaine	✓ Quartier	
Accès au transport collectif structurant	✓ Existant	✓ Projeté	
Indice d'équité des milieux de vie (IEMV)	<input type="checkbox"/> Secteur vulnérable et prioritaire	✓ À proximité d'un secteur vulnérable et prioritaire	
Opportunités	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Augmentation de l'offre résidentielle ✓ Amélioration/consolidation de l'accès aux ressources du quotidien <input type="checkbox"/> Amélioration/consolidation des activités économiques 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Amélioration/consolidation (forme et fonctions urbaines) <input type="checkbox"/> Transformation (formes et fonctions urbaines) <input type="checkbox"/> Valorisation des milieux naturels 	
Types d'action	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Réglementation ✓ Investissements ✓ Réaménagement du domaine public 	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Planification (élaboration ou actualisation) <input type="checkbox"/> Programme de financement <input type="checkbox"/> Étude hydraulique pour évaluer la capacité des réseaux d'égout 	



Secteur d'opportunité

- Échelle d'impact : Quartier
- Espace vert

Réseau existant

- Métro

Réseau en réalisation

- SRB

Carte 4-54 Bennett-Letourneux



Contexte

Le secteur Bennet-Letourneux couvre un vaste territoire situé à l'intersection des aires structurées autour des stations de métro Pie-IX et Viau. Il est délimité au nord par l'avenue Pierre-De Coubertin, au sud par la promenade Marie-Victoire-Du Sault, à l'ouest, principalement par la rue Letourneux et à l'est par la rue Leclair. Le secteur sur la rue de Rouen s'étend du boulevard Pie-IX jusqu'à la rue Théodore.

Ce territoire était essentiellement voué à l'industrie de l'ancienne Cité de Maisonneuve.

En 1896, la construction d'une voie ferrée, construite par le Châteauguay Northern Railway (aujourd'hui la promenade Marie-Victoire-Du Sault), attire de nouvelles entreprises au nord et amorce un recentrage du développement urbain à ses abords.

À l'époque, la municipalité de Maisonneuve favorisait l'implantation de nouveaux équipements publics à proximité de l'axe Morgan. Le marché Maisonneuve (1912) et le Bain Morgan (1914) sont inaugurés tout près du stade national (emplacement actuel du parc Ovila-Pelletier). Finalement, ces investissements publics sont complétés par l'érection des écoles Irénée-Lussier (1917) sur la rue Hochelaga et Saint-Jean-Baptiste-de-la-Salle (1918) sur le boulevard Pie-IX.

La nature des activités économiques se transforme considérablement au cours du XX^e siècle avec le départ de la plupart des entreprises qui s'y étaient implantées. On assiste alors jusqu'aux années 1990 à un lent déclin de l'activité industrielle. Ce sont donc les milieux résidentiels qui s'étendent graduellement au pourtour et à proximité de l'ancien secteur industriel. En 1976, l'aménagement du Parc olympique tente de donner un nouveau souffle au secteur. La construction de ce complexe sportif offre au quartier des installations sportives majeures et un monument d'architecture moderne. La désindustrialisation se maintient et, entre 2005 et 2020, ce sont 1 873 nouvelles unités d'habitation qui ont pris la place des activités manufacturières et d'entreposage à l'intérieur du secteur Pie-IX/Viau/Ontario/Pierre-de Coubertin. Plusieurs immeubles importants qui abritaient autrefois des entreprises de fabrication ont été convertis à des fins résidentielles : United Shoe Company sur l'avenue Bennett, James Muir & Company sur l'avenue Bennett, Hershey sur la rue de Rouen et la Biscuiterie Viau sur la rue Ontario. D'autres maintiennent des activités d'emploi tels que la McDermott Shoe (2251, av. Letourneux) ou bien l'ancienne manufacture Poliquin & Gagnon (2194, av. de la Salle).

Aujourd'hui, le secteur visé est constitué des derniers terrains vacants ou sous-utilisés du secteur nord-est d'Hochelaga-Maisonneuve. On y retrouve la présence d'immeubles de bureaux, d'entreprises de service et de recherche, mais également quelques établissements manufacturiers, d'entreposage et de commerce de gros qui occasionnent notamment plusieurs nuisances : camionnage, bruit, etc.

Concernant la mobilité, le secteur est très bien desservi par l'offre de transport collectif. Il est situé à l'intérieur d'un rayon de 1 km de deux stations de métro de la ligne verte, Pie-IX et Viau, et à une distance de marche de moins de 20 minutes de chacune d'entre elles. Un réseau cyclable protégé est bien développé dans le secteur : sur les rues Desjardins et Bennett avec des pistes bidirectionnelles en site propre, et sur Letourneux, des voies unidirectionnelles dans les deux sens. Le réaménagement majeur de la rue Pierre-De Coubertin est également en voie d'être complété. Ce projet favorise les déplacements actifs vers les stations de métro en élargissant les trottoirs et en aménagement des voies cyclables unidirectionnelles en site propre de chaque côté de la rue. Il valorise l'espace public par un aménagement de qualité de la rue et des espaces publics et améliore l'intégration des stations de métro au paysage urbain.

Les enjeux d'aménagement et de mobilité sont :

- la finalisation de la requalification d'espaces déstructurés;
- la présence d'un secteur d'emploi (secteur de Rouen) et la cohabitation avec les milieux résidentiels;
- la difficulté et la rareté dans la réalisation de projets mixtes;
- la fréquentation et l'achalandage du site du marché et du quartier;
- la mise en valeur du patrimoine architectural et urbain du secteur;
- l'absence de liens attrayants, fonctionnels et sécuritaires entre le pôle récréotouristique du Parc olympique au quartier et plus précisément par le Marché Maisonneuve : Il n'existe pas de liens réellement attrayants, fonctionnels et sécuritaires susceptibles d'inciter les visiteurs, notamment les cyclistes et les piétons, à se rendre spontanément du pôle récréotouristique du Parc olympique au quartier et plus précisément par le Marché Maisonneuve. Un projet de corridor piéton paysager dans le prolongement de l'avenue Morgan vers le stade olympique doit être proposé.



Objectifs

Situé au croisement des secteurs structurés autour des stations de métro Pie-IX et Viau et du SRB Pie-IX, le secteur Bennett-Letourneux est un véritable centre d'activités dans Hochelaga-Maisonneuve : un milieu de vie durable, parsemé d'espaces verts, où l'on retrouve une offre de logements variée et de qualité soutenant une offre commerciale diversifiée et où les activités d'emploi sont en croissance.

La planification détaillée propose les orientations et les objectifs d'aménagement suivants pour le secteur Bennett-Letourneux :

1. Consolider l'ensemble urbain autour de l'axe Morgan

La Ville de Montréal a réussi à mettre en valeur le patrimoine architectural et urbain majestueux d'Hochelaga-Maisonneuve par ses actions sur le domaine public et privé au cours des 30 dernières années. De la caserne Letourneux au marché Maisonneuve, les monuments de l'ensemble urbain Morgan occupent maintenant une place importante dans l'identité du quartier.

La planification propose de consolider l'ensemble par la réalisation de liens verts et actifs entre le marché et le Stade olympique :

- établir un réseau de liens verts et actifs;
- favoriser le verdissement des espaces publics, semi-publics et privés.

2. Soutenir le développement d'un milieu de vie

Entre 2005 et 2020, l'arrondissement a encadré le développement du quartier afin d'éliminer les nuisances, de combler les terrains vacants et de requalifier de nombreux espaces déstructurés. Les terrains identifiés dans le territoire d'application constituent les derniers espaces à requalifier. Par sa proximité aux stations de métro et du SRB, son emplacement à la jonction d'un secteur d'emploi et de milieux résidentiels, le secteur Bennett-Letourneux offre l'opportunité de développer un véritable centre d'activités porté par une vision écologique forte par le fait de :

- encourager la densification résidentielle et commerciale;
- assurer le développement d'une gamme variée de logements privés;
- favoriser une architecture de qualité;
- viser l'adoption des meilleures pratiques en construction et aménagement durable des projets immobiliers.

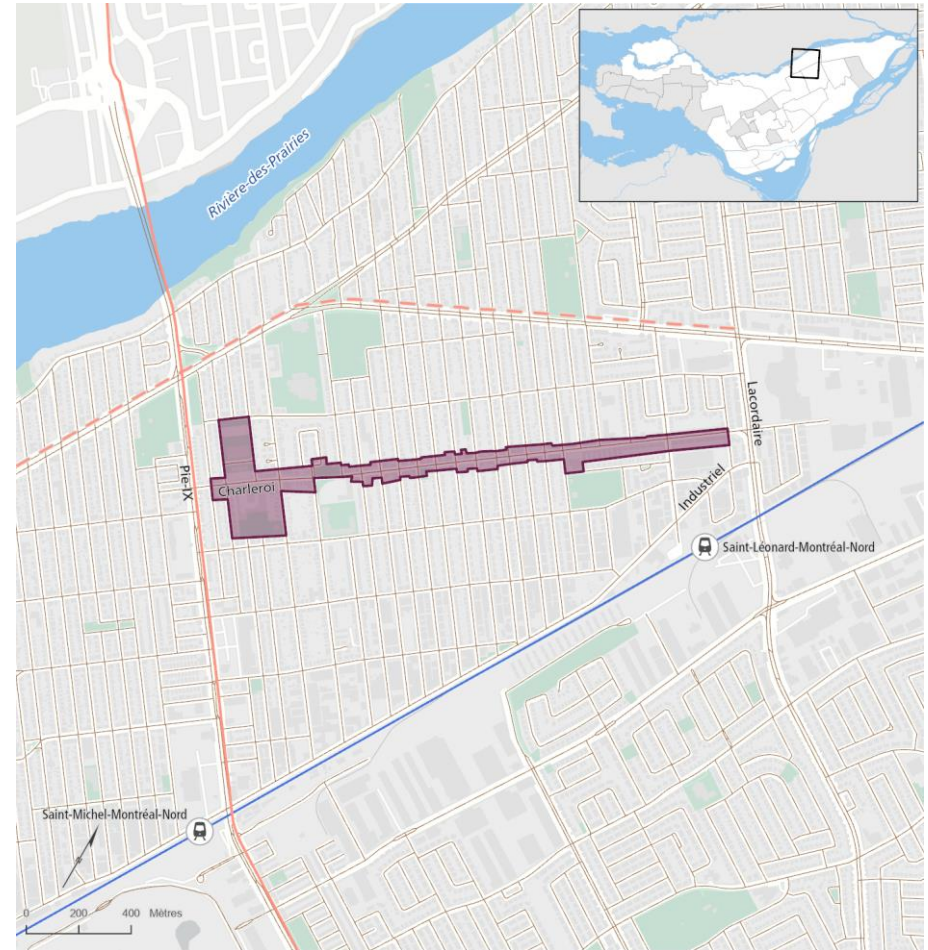
3. Encourager la croissance des activités d'emplois du secteur de Rouen

Depuis l'adoption d'un cadre réglementaire adapté, le secteur de Rouen connaît une augmentation des superficies consacrées à l'emploi, l'arrivée de nouvelles entreprises et l'amélioration du paysage urbain. La cohabitation harmonieuse avec le secteur résidentiel demeure toutefois un défi. La pression immobilière pose aussi le risque de réduire les superficies disponibles. Finalement, la réalisation de projets mixtes résidentiels et d'emploi est rare et complexe. Il faudra :

- maintenir et encourager la croissance des activités d'emplois du secteur;
- encourager la réalisation de projets mixtes résidentiels et d'emplois sur la rue de Rouen.



Rue Charleroi	<input type="checkbox"/> Planifié	<input checked="" type="checkbox"/> À planifier
Arrondissement de Montréal-Nord	<input type="checkbox"/> Secteur priorisé	
Échelle d'impact	<input type="checkbox"/> Métropolitaine	<input checked="" type="checkbox"/> Quartier
Accès au transport collectif structurant	<input checked="" type="checkbox"/> Existant	<input checked="" type="checkbox"/> Projeté
Indice d'équité des milieux de vie (IEMV)	<input checked="" type="checkbox"/> Secteur vulnérable et prioritaire	<input checked="" type="checkbox"/> À proximité d'un secteur vulnérable et prioritaire
Opportunités	<input checked="" type="checkbox"/> Augmentation de l'offre résidentielle <input checked="" type="checkbox"/> Amélioration/consolidation de l'accès aux ressources du quotidien <input type="checkbox"/> Amélioration/consolidation des activités économiques	<input checked="" type="checkbox"/> Amélioration/consolidation (forme et fonctions urbaines) <input type="checkbox"/> Transformation (formes et fonctions urbaines) <input type="checkbox"/> Valorisation des milieux naturels
Types d'action	<input checked="" type="checkbox"/> Réglementation <input checked="" type="checkbox"/> Investissements <input checked="" type="checkbox"/> Réaménagement du domaine public	<input checked="" type="checkbox"/> Planification (élaboration ou actualisation) <input type="checkbox"/> Programme de financement <input checked="" type="checkbox"/> Étude hydraulique pour évaluer la capacité des réseaux d'égout



Secteur d'opportunité

- Échelle d'impact : Quartier
- Espace vert

Réseau existant

- SRB
- Train de banlieue

Réseau en réalisation

- SRB

Carte 4-55 Rue Charleroi



Contexte

La rue de Charleroi, entre les boulevards Pie-IX et Lacordaire, est l'une des artères commerciales historiques de l'arrondissement de Montréal-Nord. C'est aussi son cœur civique en raison de la présence de la mairie, d'une bibliothèque, d'une école et d'un centre de loisirs, entre autres.

Toutefois, sa vitalité vacille. Plusieurs locaux sont vacants, des usages peu compatibles avec le milieu perdurent, l'état de certains bâtiments se dégrade et l'aménagement du domaine public n'est ni attrayant ni en phase avec les préoccupations actuelles de transition écologique et de transport actif. Ces éléments représentent cependant un atout. En effet, le caractère de l'artère changera avec l'aménagement d'une place publique, sur l'un des terrains vacants, à l'intersection de l'avenue L'Archevêque. La mise en service du SRB Pie-IX à l'extrémité ouest et l'arrivée du projet structurant de l'est (PSE) à l'autre extrémité du secteur pourraient favoriser l'émergence de projets résidentiels ou mixtes le long de la rue de Charleroi, favorisant ainsi le dynamisme commercial.

La rue de Charleroi est une artère commerciale locale à fort potentiel. Un exercice de planification permettra de revoir les usages privilégiés, de réviser les paramètres de densité et les règles d'insertion, d'optimiser l'offre commerciale et d'envisager une intervention d'aménagement sur le domaine public.

Les enjeux d'aménagement et de mobilité pour le secteur sont :

- la discontinuité commerciale;
- l'éparpillement des commerces;
- l'interface mal adaptée des bâtiments avec le domaine public;
- la grande hétérogénéité de l'architecture;
- l'absence d'une identité commerciale claire;
- la présence d'aires de stationnement en façade de certains bâtiments;
- l'insuffisance de la densité de logement pour assurer un achalandage soutenu des commerces;
- la faible attractivité du domaine public;
- le déficit en verdissement;
- l'insuffisance de l'espace consacré aux piétons.

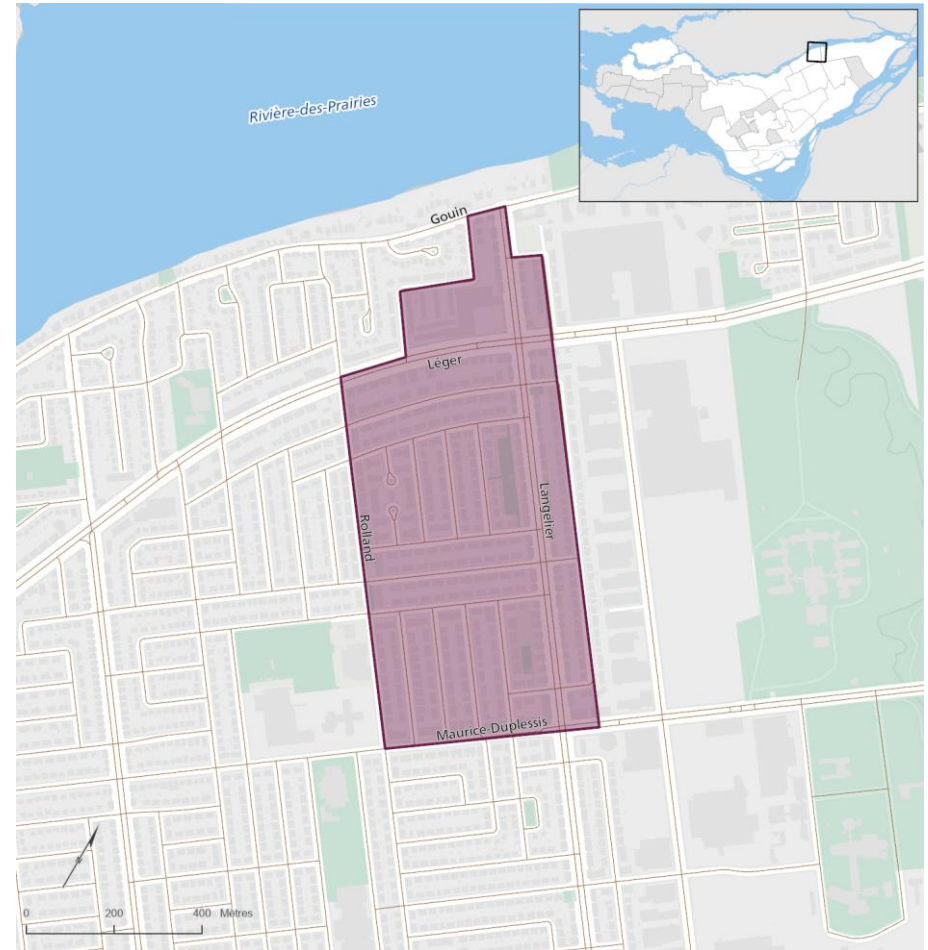
Objectifs

Les intentions générales préliminaires de planification pour le secteur sont :

- optimiser l'offre de locaux commerciaux;
- améliorer la qualité du milieu de vie;
- verdir le domaine public;
- bonifier et sécuriser l'aménagement du domaine public;
- réviser l'encadrement des usages et de cadre bâti;
- réviser les objectifs et les critères en matière d'intégration architecturale;
- favoriser une augmentation de la densité résidentielle dans le secteur;
- mettre en valeur des espaces publics existants et en créer de nouveaux au gré des opportunités.



Secteur Nord-Est	<input type="checkbox"/> Planifié	✓ À planifier
Arrondissement de Montréal-Nord	<input type="checkbox"/> Secteur priorisé	
Échelle d'impact	<input type="checkbox"/> Métropolitaine	✓ Quartier
Accès au transport collectif structurant	<input type="checkbox"/> Existant	✓ Projeté
Indice d'équité des milieux de vie (IEMV)	✓ Secteur vulnérable et prioritaire	✓ À proximité d'un secteur vulnérable et prioritaire
Opportunités	<input type="checkbox"/> Augmentation de l'offre résidentielle ✓ Amélioration/consolidation de l'accès aux ressources du quotidien <input type="checkbox"/> Amélioration/consolidation des activités économiques	✓ Amélioration/consolidation (forme et fonctions urbaines) <input type="checkbox"/> Transformation (formes et fonctions urbaines) <input type="checkbox"/> Valorisation des milieux naturels
Types d'action	✓ Réglementation ✓ Investissements ✓ Réaménagement du domaine public	✓ Planification (élaboration ou actualisation) <input type="checkbox"/> Programme de financement <input type="checkbox"/> Étude hydraulique pour évaluer la capacité des réseaux d'égout



Secteur d'opportunité
 Échelle d'impact : Quartier
 Espace vert



Contexte

Le secteur Nord-Est de l'arrondissement de Montréal-Nord est marqué par la pauvreté et l'exclusion sociale. Il s'agit aussi de l'un des secteurs les plus densément peuplés de Montréal. C'est dans cette optique qu'une démarche de cocréation a eu lieu entre 2017 et 2021. Le Plan d'aménagement du Nord-Est 2017-2027 (PANE) en a découlé.

Bien qu'il propose des projets ponctuels d'aménagement, le PANE aborde surtout le volet « développement social » de l'aménagement. L'attention porte principalement sur le vivre ensemble, les conditions de vie, le sentiment d'appartenance, l'appropriation des lieux, leur animation et moins sur les usages et l'aménagement des voies et des espaces publics. Les enjeux urbanistiques subsistent et méritent que l'on s'y attarde.

Le secteur est marqué par une présence majoritaire d'immeubles d'appartements jumelés de trois étages qui forment un cadre bâti dense. Malgré la prédominance de cette typologie et de l'absence de maisons, de duplex ou de triplex, la proportion de ménages composés de trois à cinq personnes est supérieure à la moyenne montréalaise, ce qui explique cette densité si élevée.

Le secteur montre également un parcellaire homogène, composé d'îlots rectangulaires typiques de la trame orthogonale montréalaise. Cependant, la densité du cadre bâti laisse peu de place aux espaces verts et aux espaces publics. La perméabilité de la trame est également limitée à l'est en raison de la présence d'une zone d'emplois active et dynamique.

Toutefois, le secteur est relativement bien desservi par le transport collectif et le transport adapté. Cependant, il est marqué par l'insuffisance du réseau cyclable et par la complexité des parcours piétons, notamment pour rejoindre les établissements scolaires situés immédiatement à l'est de la zone d'emplois.

Les enjeux d'aménagement et de mobilité pour le secteur sont :

- la densité élevée du quartier et la desserte déficiente en espaces verts;
- la cohabitation intergénérationnelle et interculturelle;
- le manque d'espace de socialisation;
- la perception, la discrimination et le préjugé du secteur;
- la situation des jeunes;
- le sentiment de sécurité;
- la sécurité des piétons et des cyclistes;
- l'enclavement du secteur résidentiel, compte tenu de la présence d'un corridor d'emploi et de grands axes de circulation;
- les conditions socio-économiques des habitants du secteur et leur sécurité alimentaire;
- l'accès aux services de santé à la population;
- l'accès à des logements salubres, abordables, de taille suffisante et avec soutien communautaire.

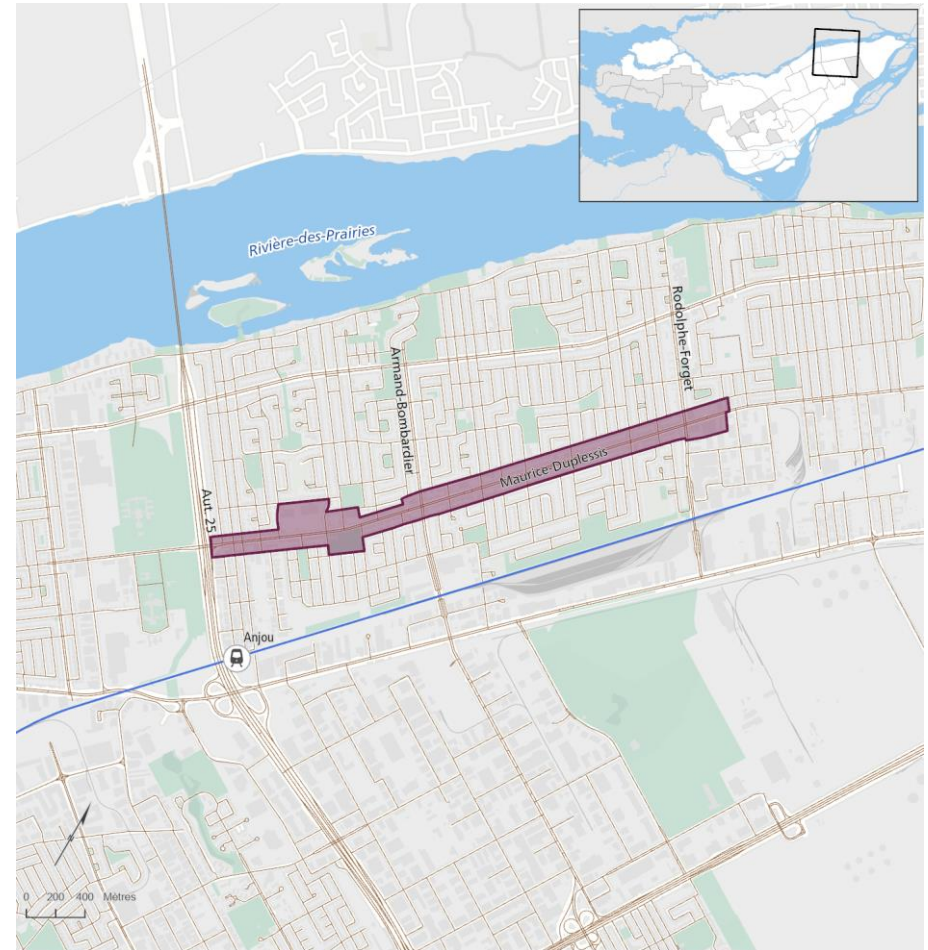
Objectifs

Les intentions générales préliminaires pour le secteur sont :

- valoriser le caractère social et chaleureux du quartier;
- créer des milieux de vie complets et inclusifs;
- atténuer la perception de densité par l'aménagement d'espaces verts et par l'exploitation du plein potentiel du domaine public en y créant des espaces urbains conviviaux, confortables et résilients;
- améliorer la perméabilité et l'accessibilité du secteur par le désenclavement des ensembles résidentiels situés à proximité du corridor d'emplois Albert-Hudon et des grands axes de circulation (boulevards Léger, Maurice-Duplessis et Langelier);
- améliorer le confort et la sécurité des piétons et des cyclistes, particulièrement sur les axes majeurs de circulation et ceux desservis par le transport collectif;
- améliorer l'accessibilité, en transport actif, aux divers pôles d'activités et aux institutions;
- mettre en réseau des équipements récréatifs et de services;
- favoriser le déploiement d'un réseau d'espaces publics et de parcs à l'intérieur du quartier;
- favoriser l'amélioration des espaces commerciaux existants;
- assurer la cohabitation des différentes clientèles dans l'espace public (intergénérationnelle, interculturelle).



Corridor du boulevard Maurice-Duplessis	<input type="checkbox"/> Planifié	<input checked="" type="checkbox"/> À planifier
Arrondissement de Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles	<input type="checkbox"/> Secteur priorisé	
Échelle d'impact	<input type="checkbox"/> Métropolitaine	<input checked="" type="checkbox"/> Quartier
Accès au transport collectif structurant	<input type="checkbox"/> Existant	<input type="checkbox"/> Projeté
Indice d'équité des milieux de vie (IEMV)	<input checked="" type="checkbox"/> Secteur vulnérable et prioritaire	<input checked="" type="checkbox"/> À proximité d'un secteur vulnérable et prioritaire
Opportunités	<input checked="" type="checkbox"/> Augmentation de l'offre résidentielle <input checked="" type="checkbox"/> Amélioration/consolidation de l'accès aux ressources du quotidien <input type="checkbox"/> Amélioration/consolidation des activités économiques	<input checked="" type="checkbox"/> Amélioration/consolidation (forme et fonctions urbaines) <input checked="" type="checkbox"/> Transformation (formes et fonctions urbaines) <input type="checkbox"/> Valorisation des milieux naturels
Types d'action	<input checked="" type="checkbox"/> Réglementation <input checked="" type="checkbox"/> Investissements <input checked="" type="checkbox"/> Réaménagement du domaine public	<input checked="" type="checkbox"/> Planification (élaboration ou actualisation) <input type="checkbox"/> Programme de financement <input type="checkbox"/> Étude hydraulique pour évaluer la capacité des réseaux d'égout



Carte 4-57 Corridor du boulevard Maurice-Duplessis



Contexte

Le secteur correspond au tronçon de l'artère s'étendant, sur près de 3,7 km, entre le boulevard Louis-H.-La Fontaine jusqu'à l'avenue J.-J. Joubert, tout juste à l'est du boulevard Rodolphe-Forget. Son aire d'influence comprend l'ensemble des propriétés situées à ses abords.

Ce boulevard de six voies constitue le principal axe routier du quartier de Rivière-des-Prairies, il parcourt le quartier d'ouest en est, structurant les fonctions urbaines et traversant plusieurs grandes intersections et axes nord-sud du territoire. Ce tronçon du boulevard Maurice-Duplessis demeure à la fois un lieu de destination et un axe de transit. Fait assez unique, le développement de la trame viaire de Rivière-des-Prairies reprend un plan orthogonal avec ses avenues nord-sud, entrecoupées de quelques voies transversales, souvent désignées comme collectrices. Or, l'organisation du réseau a été conçue de façon à doter le boulevard Maurice-Duplessis de deux voies collectrices parallèles longeant l'artère directement au nord et au sud de celle-ci. Cette configuration particulière forme de longs îlots longitudinaux sur les deux flancs du boulevard, ce qui peut représenter un obstacle à une forme d'intensification du cadre bâti.

La fonction résidentielle reste prédominante mais elle est entrecoupée de plusieurs points de desserte commerciale aux abords des principales intersections. L'offre commerciale prend plusieurs formes, allant des grandes surfaces de plus de 5 000 m² jusqu'aux petits commerces locaux souvent installés dans des bâtiments à deux étages, dont le deuxième niveau accueille des services ou des logements. Quant aux établissements publics et institutionnels, on en dénombre quelques-uns, dont le centre récréatif de Rivière-des-Prairies et la caserne 14 du Service de sécurité incendie de Montréal.

Dans ce contexte, ce secteur mérite une attention particulière de planification puisqu'en plus de sa fonction commerciale, le boulevard est considéré comme l'épine dorsale reliant plusieurs pôles existants ou à développer (Cégep Marie-Victorin, boulevard Louis-H.-La Fontaine, secteur à transformer de la Gare d'Anjou, centre de RDP/Espace Rivière, zone industrielle de RDP) et est identifié pour accueillir un tronçon du projet de transport collectif structurant de l'Est, reliant le centre de Rivière-des-Prairies aux autres réseaux de transport collectif majeurs parcourant l'île de Montréal.

Les enjeux d'aménagement et de mobilité pour le secteur sont :

- l'adaptation de la forme urbaine et de la volumétrie à l'arrivée d'un projet structurant de transport collectif sur le boulevard Maurice-Duplessis et l'intégration des futurs équipements et ses aménagements fonctionnels à l'intérieur d'un environnement bâti sensible;

- l'identification des sous-secteurs stratégiques qui pourraient faire l'objet de mesures d'intensification plus importantes (abords des grandes intersections, lieux d'intérêt, futur arrêt de transport collectif structurant, etc.);
- le réaménagement du domaine public favorisant les déplacements actifs;
- la valorisation de l'entrée d'arrondissement;
- l'amélioration des perspectives de franchissement de l'autoroute 25 et le renforcement des liens actifs avec les lieux d'intérêt se trouvant à l'ouest du corridor autoroutier.

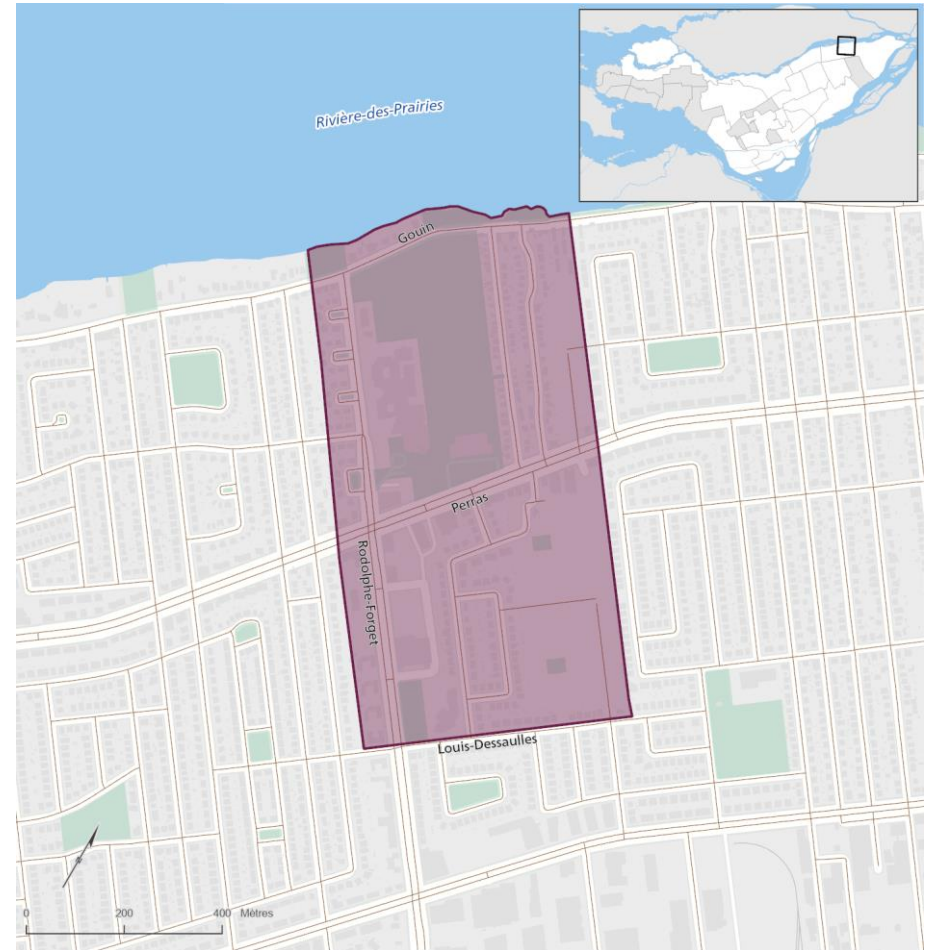
Objectifs

Les intentions générales pour le secteur sont :

- encadrer la transformation future des centres d'achat en milieux de vie complets;
 - favoriser les constructions d'usages mixtes (résidentiel et commercial) le long du boulevard;
- revoir le partage de l'emprise du boulevard, encadrer la volumétrie, les perceptions visuelles et les usages de manière fonctionnelle à l'approche d'un déploiement d'un transport collectif structurant;
- augmenter le verdissement sur le domaine public;
- sécuriser les grandes intersections pour inciter et faciliter la mobilité active dans le secteur;
- aménager un portail d'entrée du quartier aux abords du boulevard Louis-H.-La Fontaine à l'intersection avec le boulevard Maurice-Duplessis;
- améliorer la vitrine industrielle à l'intersection des boulevards Maurice-Duplessis et Rodolphe-Forget.



Centre – Espace Rivière		<input type="checkbox"/> Planifié	✓ À planifier
Arrondissement de Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles		<input type="checkbox"/> Secteur priorisé	
Échelle d'impact	<input type="checkbox"/> Métropolitaine	✓ Quartier	
Accès au transport collectif structurant	<input type="checkbox"/> Existant	✓ Projeté	
Indice d'équité des milieux de vie (IEMV)	✓ Secteur vulnérable et prioritaire	✓ À proximité d'un secteur vulnérable et prioritaire	
Opportunités	✓ Augmentation de l'offre résidentielle	✓ Amélioration/consolidation (forme et fonctions urbaines)	
	✓ Amélioration/consolidation de l'accès aux ressources du quotidien	<input type="checkbox"/> Transformation (formes et fonctions urbaines)	
	<input type="checkbox"/> Amélioration/consolidation des activités économiques	✓ Valorisation des milieux naturels	
Types d'action	✓ Réglementation	✓ Planification (élaboration ou actualisation)	
	✓ Investissements	<input type="checkbox"/> Programme de financement	
	✓ Réaménagement du domaine public	<input type="checkbox"/> Étude hydraulique pour évaluer la capacité des réseaux d'égout	



Carte 4-58 Centre – Espace Rivière



Contexte

Le secteur est situé au cœur géographique de l'aire urbaine de Rivière-des-Prairies où près de 95 % de sa population réside à moins de 5 km. Traversé par plusieurs grands axes de mobilité quadrillant le territoire (boulevards Gouin, Perras et Rodolphe-Forget), le secteur concentre un grand nombre de services publics et institutionnels destinés à la population du quartier. Le boulevard Rodolphe-Forget constitue le point médian de la trame urbanisée du quartier.

Ce secteur est particulièrement diversifié en termes d'occupation et d'usages puisque l'on y retrouve une constitution résidentielle établie, une zone définie comme le pôle civique de Rivière-des-Prairies regroupant plusieurs services municipaux et institutionnels, une importante desserte commerciale pour la population du quartier, plusieurs écoles et parcs, ainsi que deux ensembles de lots vacants cumulant près de huit hectares propices à accueillir une quantité importante de nouveaux logements, de part et d'autre du boulevard Perras.

Le secteur compte plusieurs espaces naturels, dont des milieux humides, un cours d'eau intérieur à régénérer ainsi qu'un boisé protégé. Le vaste milieu fluvial de la rivière des Prairies et ses paysages riverains sont mis en valeur par la nouvelle configuration du boulevard Gouin qui intègre désormais un axe de mobilité active occupant la moitié de la largeur de l'emprise publique. Enfin, la présence des parcs René-Masson, Gerry-Roufs et Pierre-Dagenais-Dit-Lépine apportent une contribution importante à la trame verte et bleue caractérisant ce secteur fortement urbanisé.

Afin de bien ancrer le projet dans son environnement, l'arrondissement est en cours d'élaboration d'un plan directeur d'aménagement de l'ensemble du pôle Espace Rivière, lequel regroupe les parcs René-Masson, Gerry-Roufs et Pierre-Dagenais-Dit-Lépine, les équipements et les services municipaux (aréna, centre aquatique et projet Espace rivière à venir) et les établissements du centre de services scolaire de la Pointe-de-l'Île.

Les enjeux d'aménagement et de mobilité sont :

- la mise en valeur du secteur vacant Perras/48^e Avenue par une trame résidentielle permettant une densification ordonnée tout en intégrant les milieux humides et boisés;
- l'adaptation de la forme urbaine et la volumétrie à l'arrivée d'un projet structurant de transport collectif sur le boulevard Rodolphe-Forget;
- la création d'un pôle multimodal dans ce secteur institutionnel;
- l'amélioration et la consolidation des déplacements actifs au sein des zones résidentielles, et l'amélioration des déplacements vers le pôle institutionnel Espace Rivière;
- l'amélioration de la sécurité des déplacements actifs et collectifs générés par le grand flux de circulation des élèves et des utilisateurs des équipements collectifs existants et à venir;
- la mise en valeur des berges de la rivière ainsi que du parcours riverain.



Objectifs

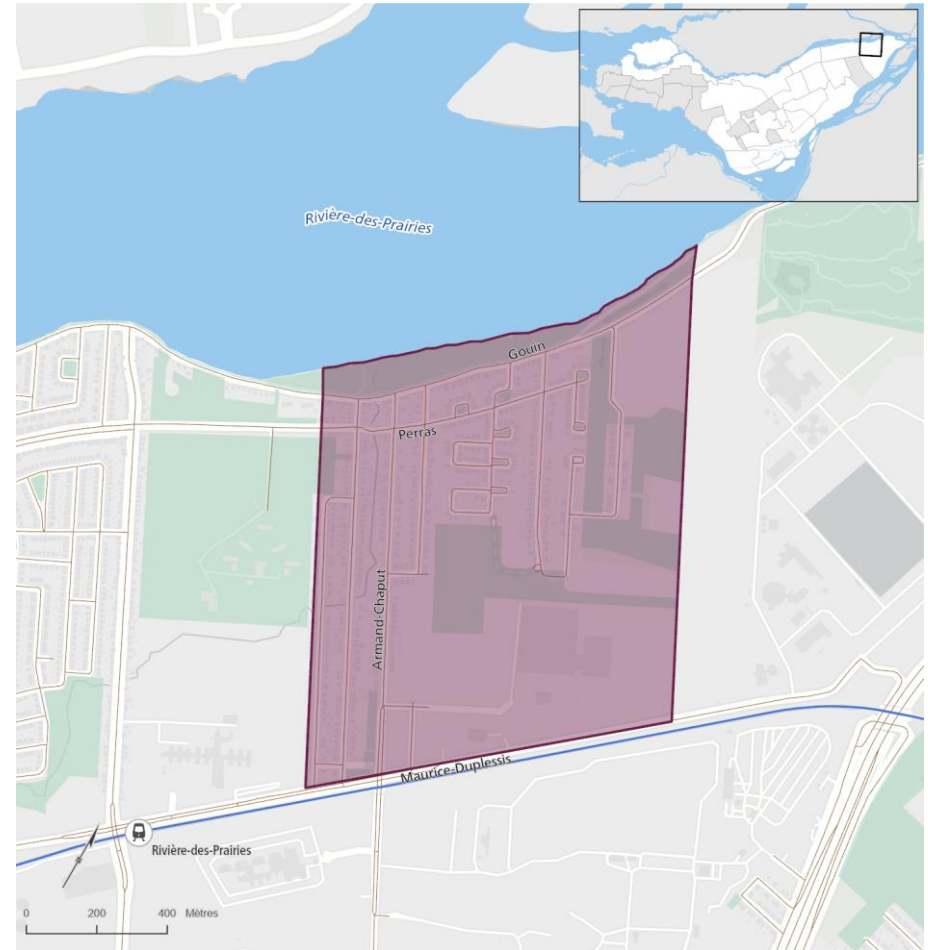
L'arrondissement a exprimé le souhait de faire de ce secteur le point de convergence du quartier, le centre où il sera possible à la fois de se divertir, de profiter de la nature, de fréquenter les différents services offerts et d'y habiter. Cette volonté est consolidée par la planification d'un projet d'envergure de construction d'un nouveau lieu culturel et communautaire d'une superficie de plus de 10 000 m², connu sous le nom de Projet Espace Rivière, en remplacement de la bibliothèque actuelle sise à l'angle des boulevards Perras et Rodolphe-Forget. Ce projet attendu depuis bientôt 10 ans est issu d'un concours d'architecture lancé en mars 2022.

Plus précisément, les intentions générales de planification pour le secteur sont de :

- engager le développement du secteur Perras/48^e Avenue en mettant en place une politique publique visant à faciliter le remembrement de la trame parcellaire et viaire;
- réaliser une caractérisation complète du site Perras/48^e Avenue;
- aménager des sentiers actifs au sein du secteur Perras/48^e Avenue visant à le connecter aux quartiers limitrophes et au pôle Espace Rivière;
- favoriser une volumétrie plus importante au centre du secteur Perras/48^e Avenue pour une insertion graduelle et harmonieuse des constructions dans l'environnement urbain établi;
- réaménager le pôle commercial sur les boulevards Perras et Rodolphe-Forget afin de permettre la transformation de ces espaces en constructions à usages mixtes et ayant un front bâti sur rue et les stationnements souterrains ou en cour arrière;
- favoriser la mutualisation des espaces de stationnement;
- assurer une intégration harmonieuse du projet Espace rivière et faciliter sa réalisation grâce à un encadrement réglementaire adapté au projet sélectionné dans le cadre du concours d'architecture;
- profiter de la présence des nombreux espaces naturels présents dans le secteur afin de les mettre en valeur, les rendre davantage accessibles et bonifier leur interface avec le milieu environnant;
- réaménager le réseau artériel en offrant un meilleur partage des espaces au profit de la mobilité active et durable, tout en lui conférant une signature distinctive en guise de support au projet Espace Rivière et au statut des lieux;
- poursuivre les aménagements sur le boulevard Gouin de manière à ce qu'il devienne une composante des espaces verts en bordure de celui-ci.



Faubourgs de la Pointe-aux-Prairies	<input type="checkbox"/> Planifié	✓ À planifier
Arrondissement de Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles	<input type="checkbox"/> Secteur priorisé	
Échelle d'impact	<input type="checkbox"/> Métropolitaine	✓ Quartier
Accès au transport collectif structurant	✓ Existant	<input type="checkbox"/> Projeté
Indice d'équité des milieux de vie (IEMV)	<input type="checkbox"/> Secteur vulnérable et prioritaire	<input type="checkbox"/> À proximité d'un secteur vulnérable et prioritaire
Opportunités	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Augmentation de l'offre résidentielle ✓ Amélioration/consolidation de l'accès aux ressources du quotidien <input type="checkbox"/> Amélioration/consolidation des activités économiques 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Amélioration/consolidation (forme et fonctions urbaines) <input type="checkbox"/> Transformation (formes et fonctions urbaines) ✓ Valorisation des milieux naturels
Types d'action	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Réglementation ✓ Investissements ✓ Réaménagement du domaine public 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Planification (élaboration ou actualisation) <input type="checkbox"/> Programme de financement <input type="checkbox"/> Étude hydraulique pour évaluer la capacité des réseaux d'égout



Carte 4-59 Faubourgs de la Pointe-aux-Prairies



Contexte

Ce secteur englobe l'extrémité est du quartier habité de Rivière-des-Prairies, enclavé entre de grandes propriétés institutionnelles, industrielles et d'utilité publique. À l'instar de nombreux secteurs de Rivière-des-Prairies, les activités agricoles se sont poursuivies sur cette partie du territoire jusqu'à la fin des années 1970, non sans ouvrir quelques brèches aux villégiateurs qui, dès le milieu du XX^e siècle, ont investi les lieux en quête d'un havre de paix à l'extérieur de la ville.

Les avenues (86^e, 87^e, 89^e, 94^e) qui parcourent le secteur du nord au sud, ainsi que le boulevard Gouin, disposent toujours de certaines caractéristiques (habitations pavillonnaires, constructions rudimentaires, occupations saisonnières, grands terrains, implantations peu coordonnées, voies de circulation partiellement aménagées, désert commercial, végétation abondante, etc.) de cette courte période qui a servi de prémisses à la périurbanisation du quartier.

Hormis les vastes installations de la compagnie Métro Richelieu inc. en bordure du boulevard Maurice-Duplessis, le secteur est intégralement occupé par des habitations qui, d'une manière générale, sont composées de résidences unifamiliales. Inauguré en 2006, le projet domiciliaire du Faubourg de la Pointe-aux-Prairies est venu ajouter plus de 1 500 logements de typologies variées à la limite est du secteur, à même un grand espace en friche pourvu d'attributs naturels dont les plus importants ont fait l'objet d'un plan de conservation intégré au projet et sous la responsabilité du Service des grands parcs. À ce jour, un peu plus de 400 unités résidentielles ont été construites, et les sept premières phases de construction sur les treize annoncées sont maintenant complétées. Une réflexion est en cours sur la poursuite des autres phases de développement. Les terrains visés offrent le potentiel d'accroître les aires de conservation dans le secteur et d'assembler un véritable réseau vert se déployant bien au-delà des limites du secteur.

L'absence totale de commerces et de services, le nombre restreint de parcs aménagés et l'isolement géographique du secteur constituent d'importants enjeux auxquels la population du secteur est confrontée. Quatre kilomètres séparent la limite du secteur des Faubourgs de l'épicerie la plus proche. Il en est de même pour les deux écoles primaires desservant l'est de Rivière-des-Prairies, l'établissement francophone est localisé à plus de 1,8 km des premières habitations du secteur. À cela s'ajoutent le bruit et d'autres nuisances provenant des occupations utilitaires en périphérie, la présence d'une ancienne carrière fortement contaminée ainsi que la cohabitation difficile des résidentes et résidents avec le centre de distribution agroalimentaire dont les activités de transport et de manutention maintiennent une cadence élevée.

Enfin, le secteur manque cruellement d'infrastructures de mobilité durable, de services de transport collectif et de liens permettant des déplacements optimaux et

sécuritaires à l'intérieur des limites du secteur et vers l'ouest. Le réseau viaire non complété et la trame de rues organique observée dans l'est du secteur compliquent les déplacements d'est en ouest forçant ainsi de longs détours à travers des rues locales afin de se rabattre sur les collectrices présentes aux extrémités du secteur. De ce fait, l'organisation de la trame urbaine n'offre pas une perméabilité adéquate.

Les enjeux d'aménagement et de mobilité auxquels il faut répondre sont :

- la présence d'un vaste site industriel (transport et distribution alimentaire) de 25,4 hectares, en bordure du boulevard Maurice-Duplessis, dont la pérennité est mise en cause étant donné l'impossibilité de mettre en œuvre un important projet d'agrandissement des installations;
- la présence de nombreux actifs naturels ayant un potentiel de conservation et offrant une possibilité de maillage avec le parc-nature de la Pointe-aux-Prairies;
- l'isolement et l'exposition à diverses nuisances provenant des occupations voisines;
- le manque de perméabilité de la trame urbaine, les déplacements est-ouest complexes et l'organisation viaire obligeant d'importants détours pour circuler à l'intérieur du secteur;
- les nombreuses rues en macadam, les empiètements dans le domaine public par les propriétaires riverains, les nombreuses emprises de rues non aménagées offrant un potentiel pour de la mobilité active et de la conservation;
- l'absence totale de mise en valeur du cours d'eau intérieur, le ruisseau Pinel, confiné dans des arrière-cours résidentielles;
- l'absence de commerces, de services et de parcs pourvus de modules de jeux et de plateaux sportifs;
- l'intégration parfois difficile et conflictuelle des nouvelles constructions dans le paysage bâti;
- la non-accessibilité et la faible mise en valeur des aires de conservation, sujettes à des empiètements et incivilités de la part de propriétaires contigus.



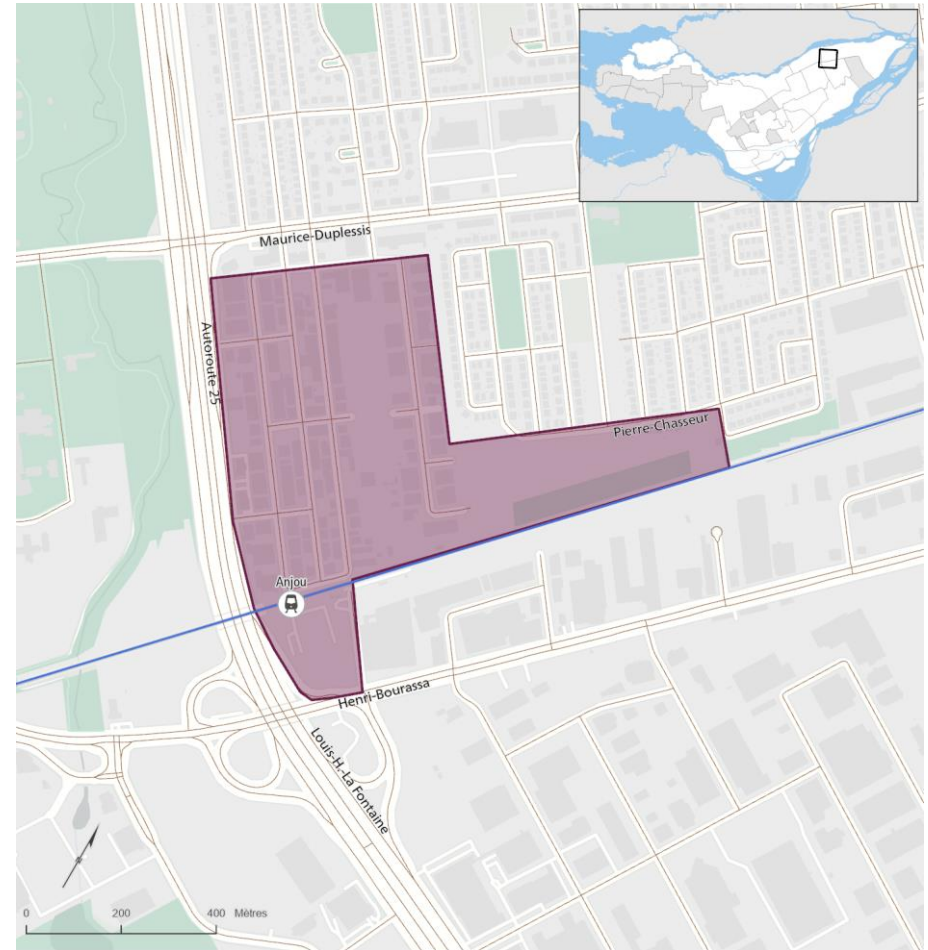
Objectifs

Les intentions générales pour le secteur sont :

- évaluer les perspectives de requalification du site occupé par l'entrepôt agroalimentaire;
- introduire un petit pôle de commerces et de services destinés à la population du secteur et aux usagers des corridors cyclables;
- aménager un parc local, pourvu de modules de jeu et de petits plateaux sportifs destinés aux résidentes et résidents du secteur;
- décroisonner certaines phases du projet Faubourg de la Pointe-aux-Prairies où les distances de déplacement peuvent être multipliées par 20 par rapport aux distances mesurées à vol d'oiseau;
- poursuivre l'aménagement et la mise à niveau du réseau viaire local (trottoirs, bordures, mobilier, aires d'attente pour le transport collectif, largeur des voies de circulation);
- aménager l'emprise excédentaire du boulevard Perras, face à Boscoville, de façon à créer un lien structurant, et un corridor scolaire sécuritaire, entre les secteurs résidentiels situés de part et d'autre de l'ensemble institutionnel;
- prévoir un corridor est-ouest de mobilité active, à mi-chemin entre les boulevards Perras et Maurice-Duplessis, permettant des déplacements à travers la trame urbaine jusqu'au secteur résidentiel à l'ouest du boulevard St-Jean-Baptiste, via le site de Boscoville;
- constituer un véritable réseau vert créant un maillage entre le parc-nature de la Pointe-aux-Prairies vers les ensembles naturels d'intérêt situés à l'ouest du secteur par la mise en œuvre du futur Grand parc de l'Est;
- aménager l'emprise d'Hydro-Québec en un corridor de biodiversité doté d'un axe de mobilité active permettant de relier la piste cyclable du boulevard Gouin à la passerelle enjambant l'autoroute 40 ainsi que la constitution d'espaces affectés à la réalisation d'initiatives en matière d'agriculture urbaine;
- mettre en valeur le parcours du ruisseau Pinel, l'approvisionner en eau de pluie et réaménager son exutoire.



Gare d'Anjou	<input type="checkbox"/> Planifié	✓ À planifier
Arrondissement de Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles	<input type="checkbox"/> Secteur priorisé	
Échelle d'impact	<input type="checkbox"/> Métropolitaine	✓ Quartier
Accès au transport collectif structurant	✓ Existant	✓ Projeté
Indice d'équité des milieux de vie (IEMV)	<input type="checkbox"/> Secteur vulnérable et prioritaire	✓ À proximité d'un secteur vulnérable et prioritaire
Opportunités	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Augmentation de l'offre résidentielle ✓ Amélioration/consolidation de l'accès aux ressources du quotidien <input type="checkbox"/> Amélioration/consolidation des activités économiques 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Amélioration/consolidation (forme et fonctions urbaines) ✓ Transformation (formes et fonctions urbaines) <input type="checkbox"/> Valorisation des milieux naturels
Types d'action	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Réglementation ✓ Investissements ✓ Réaménagement du domaine public 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Planification (élaboration ou actualisation) <input type="checkbox"/> Programme de financement <input type="checkbox"/> Étude hydraulique pour évaluer la capacité des réseaux d'égout



Carte 4-60 Gare d'Anjou



Contexte

Occupant l'extrémité sud-ouest du quartier de Rivière-des-Prairies, le secteur de la gare d'Anjou se déploie aux abords de trois grands axes routiers que sont l'autoroute 25, le boulevard Henri-Bourassa et le boulevard Maurice-Duplessis. Il est bordé par une zone résidentielle à l'est, et est traversé dans sa partie sud par la voie ferrée où circulent des trains de passagers et de marchandises. Le secteur est situé tout près des limites territoriales des arrondissements de Montréal-Nord et d'Anjou.

Bien que les industries légères et moyennes se soient implantées et consolidées depuis plus de 50 ans dans ce secteur, celui-ci était a priori destiné à accueillir un développement résidentiel. La trame parcellaire témoigne encore aujourd'hui des intentions d'origine, auxquelles les établissements de ce secteur se retrouvent de plus en confrontés, celles-ci n'étant pas du tout adaptées à ce type d'occupation. Ainsi, le manque criant d'espace viable au bon fonctionnement des activités économiques et à leur émancipation se traduit notamment par une absence généralisée de canopée, d'espaces de verdure et de tout autre aménagement assurant la transition entre le domaine public et les occupations privées. Les cours sont intensément occupés par de l'entreposage hétéroclite et du stationnement désorganisé et illégal ce qui contribue aux nuisances et génère un risque accru pour la sécurité des piétons et des cyclistes. À cela s'ajoutent des contraintes en matière d'entretien de cette trame viaire désorganisée et une gamme d'incivilités qui confèrent un caractère à la fois hostile et accidentogène à ce secteur.

De plus, une cohabitation difficile entre deux secteurs à vocation différente et la ségrégation spatiale des usages est observable. Aucune zone transitoire d'activités n'a été prévue entre le secteur à planifier et le quartier résidentiel jouxtant le flanc est de la zone d'emplois. Seul un talus minimalement aménagé joue un rôle d'espace tampon mais constitue par le fait même un obstacle aux possibilités de liaisons entre les deux ensembles, à l'exception d'une opportunité de maillage dans la partie sud du secteur, près de la voie ferrée. Le manque de perméabilité de la trame urbaine pose particulièrement problème pour l'accessibilité à la gare Anjou où les perspectives de marchabilité sont inexistantes pour les résidents et résidents à l'est du secteur. La configuration des lieux contraint à effectuer un long détour transitant par le milieu peu convivial de la zone industrielle.

Cette gare demeure néanmoins un actif important qui, combiné avec le projet de transport collectif structurant attendu dans l'axe du boulevard Maurice-Duplessis, constituera la pierre d'assise d'un nouveau modèle de développement pour ce secteur. Sa localisation privilégiée aux abords de l'autoroute 25, des boulevards Henri-Bourassa et Maurice-Duplessis, des réseaux de transport collectif existants et projetés, aux abords de plusieurs points d'intérêt et de service (Cégep Marie-Victorin, parc-nature du Ruisseau-De Montigny, nouveaux établissements scolaires) en fait un secteur de transformation et de redéveloppement

particulièrement stratégique dans les années à venir en termes de restructuration urbaine, de densification, de création de logements et d'équipements institutionnels et récréatifs, ainsi que de développement commercial.

Enfin, le secteur s'étend vers l'est, sur un long espace vacant d'un peu plus de 7,5 hectares, situé au sud de la rue Chasseur, aux abords de la voie ferrée. Ces terrains appartiennent en grande partie à la Ville de Montréal et devaient accueillir la phase III du projet le Valencia, lors du lancement du projet en 2007. Ces terrains offrent une opportunité de compléter le développement à plus faible intensité de ce secteur, tout en prolongeant vers l'ouest le large talus paysager qui constitue un espace tampon nécessaire entre les voies du CN et les milieux de vie au nord de celle-ci.

Les enjeux d'aménagement et de mobilité pour le secteur sont :

- la présence d'un grand espace vacant à vocation résidentielle au sud de la rue Pierre-Chasseur qui correspond à un projet immobilier inachevé, aux prises avec des nuisances;
- la présence d'un secteur d'emplois problématique, dysfonctionnel et isolé, pourvu d'une localisation hautement stratégique et d'un fort potentiel de renouveau urbain;
- le morcellement foncier problématique : la situation encourage des pratiques non conformes et laisse peu de place à des aménagements paysagers et fonctionnels;
- les occupations industrielles et commerciales lourdes génératrices de nuisances;
- la désuétude du domaine public, l'absence totale d'infrastructure pour le piéton et le vélo;
- la forte concentration d'établissements commerciaux et industriels, avec des activités intensifiées et parfois en conflit;
- la présence de frontières physiques importantes (autoroute 25, voies ferrées, talus) limitant considérablement les perspectives de maillage avec les milieux et points d'intérêt environnants;
- l'isolement de la gare Anjou, sa faible mise en valeur et son utilisation sporadiquement par les résidents et travailleurs du secteur;
- l'absence généralisée d'une canopée et d'îlots de fraîcheur à l'intérieur du milieu bâti.



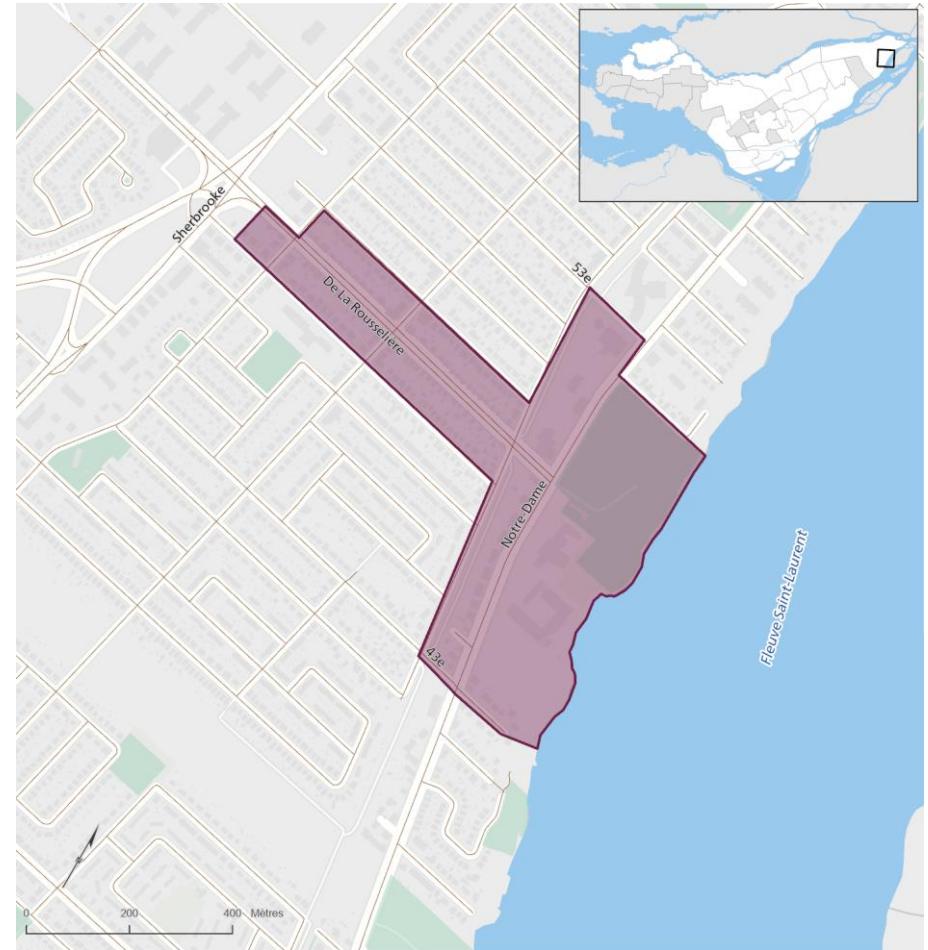
Objectifs

Les intentions générales pour le secteur sont les suivantes :

- encadrer la planification du secteur grâce à un outil adapté;
- finaliser la phase de développement résidentiel de faible intensité entre la rue Pierre-Chasseur et la voie ferrée, en l'accompagnant de mesures de mitigation appropriées envers celle-ci;
- développer un milieu de vie complet en favorisant la mixité des fonctions, l'offre et l'accès à des équipements collectifs :
 - prévoir une mixité des usages sur l'ensemble du secteur à l'exception des abords de l'autoroute 25 où une interface tampon sera dépourvue d'usage résidentiel;
- aménager des espaces publics sécuritaires et invitants pour favoriser la qualité du milieu de vie;
- adapter la volumétrie et la forme urbaine aux abords de la gare Anjou pour concentrer davantage le développement résidentiel à proximité du futur pôle multimodal;
- aménager la 5^e Avenue comme un axe principal de déplacement routier et actif entre la gare Anjou et le boulevard Maurice-Duplessis;
- désenclaver le secteur en renforçant les liens actifs avec les secteurs limitrophes;
- réaménager le domaine public favorisant les déplacements actifs et sécurisant le stationnement sur rue;
- augmenter le verdissement sur le domaine public et sur les terrains privés;
- caractériser les sols/pollution.



La Rousselière		
Arrondissement de Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles		
Échelle d'impact	<input type="checkbox"/> Métropolitaine	<input checked="" type="checkbox"/> Quartier
Accès au transport collectif structurant	<input type="checkbox"/> Existant	<input checked="" type="checkbox"/> Projeté
Indice d'équité des milieux de vie (IEMV)	<input type="checkbox"/> Secteur vulnérable et prioritaire	<input checked="" type="checkbox"/> À proximité d'un secteur vulnérable et prioritaire
Opportunités	<input checked="" type="checkbox"/> Augmentation de l'offre résidentielle <input checked="" type="checkbox"/> Amélioration/consolidation de l'accès aux ressources du quotidien <input type="checkbox"/> Amélioration/consolidation des activités économiques	<input checked="" type="checkbox"/> Amélioration/consolidation (forme et fonctions urbaines) <input type="checkbox"/> Transformation (formes et fonctions urbaines) <input checked="" type="checkbox"/> Valorisation des milieux naturels
Types d'action	<input checked="" type="checkbox"/> Réglementation <input checked="" type="checkbox"/> Investissements <input checked="" type="checkbox"/> Réaménagement du domaine public	<input checked="" type="checkbox"/> Planification (élaboration ou actualisation) <input type="checkbox"/> Programme de financement <input checked="" type="checkbox"/> Étude hydraulique pour évaluer la capacité des réseaux d'égout



Carte 4-61 La Rousselière



Contexte

Le secteur de La Rousselière se trouve à l'intersection de la rue Notre-Dame Est et du boulevard De La Rousselière. Son aire d'influence s'étend de part et d'autre de ses deux grands axes structurants soit :

- la rue Notre-Dame Est : entre la 43^e Avenue et la 53^e Avenue;
- le boulevard De La Rousselière : entre la rue Sherbrooke Est et le fleuve Saint-Laurent.

Concentrant un certain nombre d'équipements publics, institutionnels et commerciaux, ce secteur constitue une véritable centralité de quartier que l'arrondissement souhaite consolider et développer. Le boulevard De La Rousselière se situe exactement au point médian est-ouest du quartier de Pointe-aux-Trembles.

Situé à proximité de la rue Sherbrooke Est, de la gare de Pointe-aux-Trembles et d'un projet structurant de transport en commun, le secteur est propice à d'importants enjeux de mobilité et de connectivité. Enfin, la place du fleuve et celle du parc Clémentine-De La Rousselière constituent des lieux stratégiques essentiels du point de vue de la mobilité, de l'environnement et des loisirs.

La Maison de la culture et la bibliothèque de Pointe-aux-Trembles occupent un immeuble situé à la principale intersection du secteur, bordé sur son flanc nord par le parc de la Traversée, et son REV, qui termine son parcours de 4,25 km à la limite est du secteur.

Un des derniers grands terrains vacants en bordure du fleuve fut pressenti pour accueillir un projet résidentiel de plus de 400 logements. Ce type de terrain est particulièrement recherché pour des habitations collectives ou des logements pour les aînés. À cela s'ajoutent des opportunités de requalification et d'intensification à des fins résidentielles et commerciales de deux sites commerciaux (vieux restaurant et garage automobile) occupant le cadran nord-ouest de l'intersection de la rue Notre-Dame et du boulevard.

Les enjeux d'aménagement et de mobilité pour le secteur sont :

- l'opportunité d'accueil de quelques centaines de nouveaux logements, bonifiés par l'ajout de commerces et de services;
- l'intensification le long du parcours riverain (avec les intersections des boulevards St-Jean-Baptiste et du Tricentenaire);
- la forte fréquentation des services publics gouvernementaux et municipaux présents aux abords de la principale intersection (CLSC, bibliothèque, maison de la culture);

- le potentiel de réaménagement et d'embellissement du boulevard De La Rousselière;
- la présence d'un parc de quartier, vitrine sur le fleuve et porte d'entrée vers l'archipel des îles de Varennes;
- la présence du point médian du parcours riverain de Pointe-aux-Trembles;
- la présence du patrimoine naturel et fluvial;
- la liaison historique entre le fleuve et le Sanctuaire de la Réparation.

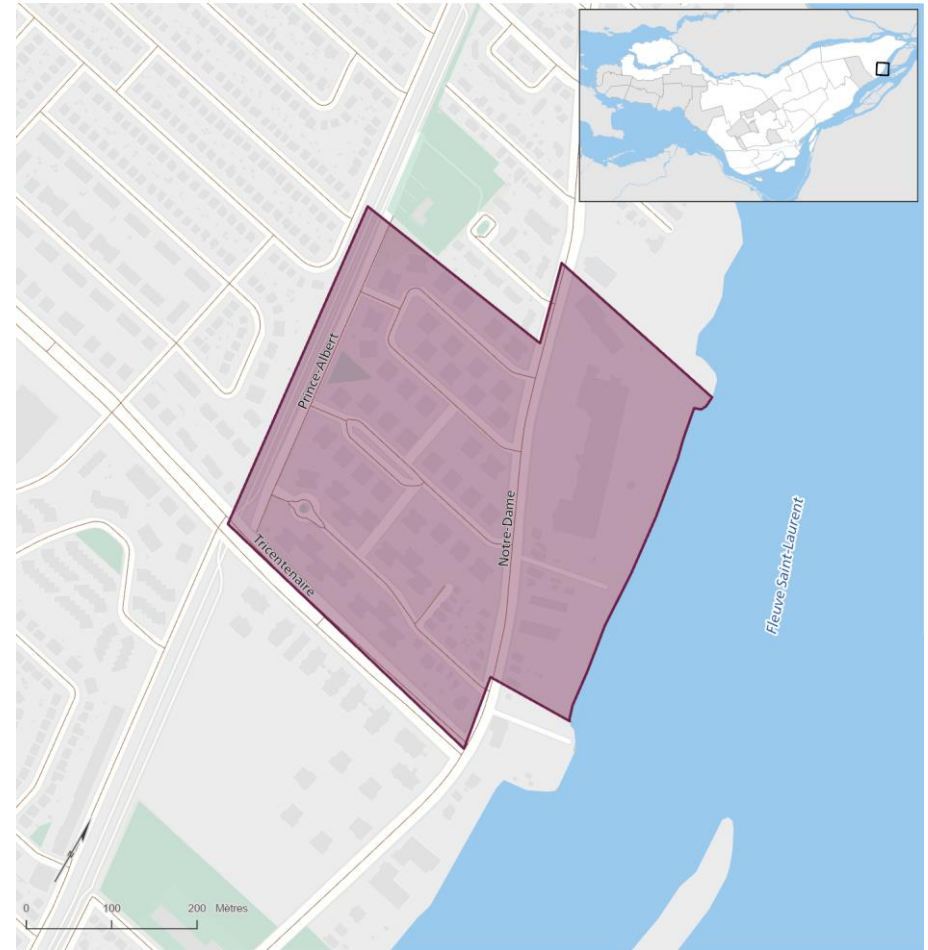
Objectifs

Les intentions générales pour le secteur sont :

- encadrer la planification du secteur grâce à un outil adapté;
- consolider la position du secteur comme une centralité de quartier et en faire un milieu de vie complet par le rehaussement de la densification et l'ajout de commerces et de services de proximité complémentaires à ceux existants :
 - rehausser les normes de densité aux abords des axes structurants;
 - permettre une mixité d'usages résidentiels et commerciaux de quartier, dont de la restauration et l'épicerie locale;
- consolider et sécuriser la mobilité active dans le secteur :
 - aménager et sécuriser l'intersection de la rue Notre-Dame Est et du boulevard De La Rousselière, et lui conférer une signature distinctive;
- réaménager et embellir le boulevard De La Rousselière en mettant à profit sa large emprise pour offrir un meilleur partage de l'espace;
- favoriser la mobilité fluviale et faire du secteur une halte ou un point d'arrêt dans un futur réseau de navettes fluviales :
 - utiliser le fleuve comme moyen de transport de personnes vers d'autres arrondissements et municipalités riveraines, notamment en aménageant une base nautique et une halte fluviale;
- créer et préserver les percées visuelles vers le fleuve;
- conserver et protéger le patrimoine naturel et fluvial.



Saint-Georges – Le Cardinal		
Arrondissement de Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles		
Échelle d'impact	<input type="checkbox"/> Métropolitaine	<input checked="" type="checkbox"/> Quartier
Accès au transport collectif structurant	<input type="checkbox"/> Existant	<input type="checkbox"/> Projeté
Indice d'équité des milieux de vie (IEMV)	<input checked="" type="checkbox"/> Secteur vulnérable et prioritaire	<input checked="" type="checkbox"/> À proximité d'un secteur vulnérable et prioritaire
Opportunités	<input checked="" type="checkbox"/> Augmentation de l'offre résidentielle <input checked="" type="checkbox"/> Amélioration/consolidation de l'accès aux ressources du quotidien <input type="checkbox"/> Amélioration/consolidation des activités économiques	<input checked="" type="checkbox"/> Amélioration/consolidation (forme et fonctions urbaines) <input type="checkbox"/> Transformation (formes et fonctions urbaines) <input checked="" type="checkbox"/> Valorisation des milieux naturels
Types d'action	<input checked="" type="checkbox"/> Réglementation <input checked="" type="checkbox"/> Investissements <input checked="" type="checkbox"/> Réaménagement du domaine public	<input checked="" type="checkbox"/> Planification (élaboration ou actualisation) <input type="checkbox"/> Programme de financement <input type="checkbox"/> Étude hydraulique pour évaluer la capacité des réseaux d'égout



Carte 4-62 Saint-Georges – Le Cardinal



Contexte

Le secteur Saint-Georges – Le Cardinal est situé à l'est du boulevard du Tricentenaire, entre le parc de la Traversée et le fleuve Saint-Laurent. La rue Notre-Dame Est le traverse d'ouest en est jusqu'aux abords de la 27^e Avenue, ainsi que le parc de la Traversée qui accueille aujourd'hui un sentier piéton, doublé d'une piste cyclable du REV, en site propre. Le secteur est limitrophe au secteur du Vieux Pointe-aux-Trembles et une distance de 1,5 km le sépare de l'intersection de la rue Sherbrooke et du boulevard du Tricentenaire où est projetée une station du futur réseau de transport structurant de l'Est.

Le paysage bâti est à dominance résidentielle avec la présence d'un petit nombre de commerces et services, principalement concentrés dans l'ensemble commercial du Cardinal et près de l'intersection formée par la rue Notre-Dame et le boulevard du Tricentenaire.

Le quartier résidentiel des Jardins Saint-Georges, situé au nord de la rue Notre-Dame entre le boulevard du Tricentenaire et la 27^e Avenue, a été construit au milieu du XX^e siècle et abrite plus de 650 logements répartis dans 51 bâtiments administrés par une compagnie privée. Cet ensemble constitue un seul immeuble. Aujourd'hui vieillissantes, les bâtisses et les infrastructures devront indéniablement être démolies, par phases, d'ici 2050. Il est du rôle de l'Arrondissement de planifier les modalités de cette transformation urbaine dont les futures implantations et les facteurs d'intensification doivent être revus à la hausse afin de maximiser l'utilisation de l'espace et offrir un gain substantiel de nouveaux logements. L'opération permettra également de doter le boulevard du Tricentenaire d'un nouveau front bâti et d'offrir une interface de qualité au parc de la Traversée. D'importantes connexions en termes de mobilité sont également intéressantes via le boulevard du Tricentenaire, la rue Notre-Dame Est, le fleuve (proximité de la marina et du Vieux Pointe-aux-Trembles) et le parc linéaire situé au nord.

Quant au bâtiment abritant le Centre Le Cardinal, il a été construit en 1957 lors d'une importante phase d'urbanisation de cette partie de Pointe-aux-Trembles. Avec son supermarché, son motel, ses autres commerces de proximité et son grand stationnement en bordure de la rue Notre-Dame, il fut l'un des premiers centres commerciaux du quartier. Il a fait l'objet d'une transformation graduelle, dès 1972, pour le convertir en CHSLD privé de 174 chambres. Ayant subi plusieurs rénovations à la pièce depuis sa vocation de lieu d'hébergement, les installations sont aujourd'hui obsolètes et traduisent une sous-utilisation flagrante de cet immense emplacement riverain, sans compter la présence d'îlots de chaleur considérables à l'intérieur des cours. Construit sur un grand terrain de 3,6 hectares en bordure du fleuve, l'immeuble est propice à une transformation en profondeur, à une densification et à une meilleure optimisation de l'espace urbain et naturel. Une telle opération permettra également de dégager de nouvelles percées visuelles vers le milieu fluvial à partir de la rue Notre-Dame.

Les enjeux d'aménagement et de mobilité pour le secteur sont :

- la sous-utilisation des espaces cumulant près de 13 hectares pourvus d'un fort potentiel d'intensification et de renouvellement urbain;
- le mauvais état du vaste parc locatif et les nombreux cas d'insalubrité;
- la faible fonctionnalité du réseau viaire local au nord de la rue Notre-Dame contribuant négativement à la mise en valeur des lieux et au sentiment de sécurité des piétons;
- l'enclavement du parc St-Georges qui n'est accessible que par le domaine privé;
- la dévalorisation du paysage urbain et fluvial par la présence de deux vastes immeubles anachroniques en bordure du parcours riverain;
- l'absence de relation avec le milieu fluvial et la présence de longs bâtiments se déployant au milieu d'une étendue minéralisée obstruant toute percée visuelle vers le fleuve.

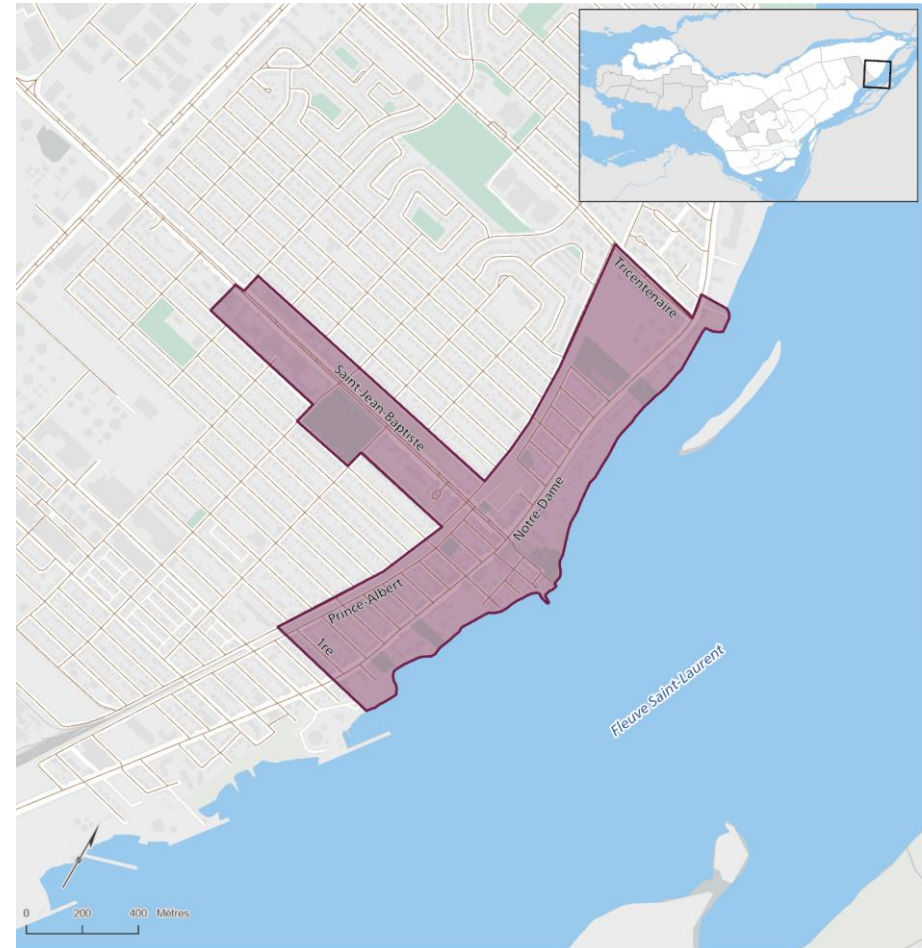
Objectifs

Les intentions générales pour le secteur sont :

- encadrer la transformation du secteur Saint-Georges par la mise en place d'un outil de planification détaillé, de règles d'implantation et d'intégration architecturale ou permettant des liens entre les divers quartiers et les fonctionnalités limitrophes;
- favoriser la densification résidentielle et commerciale artérielle dans ce secteur urbain desservi par deux grands axes structurants;
- initier une opération de renouvellement urbain pour l'ensemble immobilier des Jardins St-Georges menant vers la construction d'un grand parc de logements de qualité et des espaces extérieurs invitants;
- permettre la transformation du Centre Le Cardinal en ensemble mixte, dense, fonctionnel et généreux en espaces extérieurs de qualité et en vitrines vers le milieu fluvial;
- construire une interface de qualité aux abords du boulevard du Tricentenaire et le long du parc de la Traversée;
- établir des liens de mobilité durables et efficaces vers la rue Sherbrooke Est et le Vieux Pointe-aux-Trembles;
- offrir et mettre en valeur des percées visuelles vers le fleuve et des accès aux berges.



Vieux Pointe-aux-Trembles	<input checked="" type="checkbox"/> Planifié	<input type="checkbox"/> À planifier
Arrondissement de Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles	<input type="checkbox"/> Secteur priorisé	
Échelle d'impact	<input type="checkbox"/> Métropolitaine	<input checked="" type="checkbox"/> Quartier
Accès au transport collectif structurant	<input type="checkbox"/> Existant	<input checked="" type="checkbox"/> Projeté
Indice d'équité des milieux de vie (IEMV)	<input checked="" type="checkbox"/> Secteur vulnérable et prioritaire	<input checked="" type="checkbox"/> À proximité d'un secteur vulnérable et prioritaire
Opportunités	<input checked="" type="checkbox"/> Augmentation de l'offre résidentielle <input checked="" type="checkbox"/> Amélioration/consolidation de l'accès aux ressources du quotidien <input type="checkbox"/> Amélioration/consolidation des activités économiques	<input checked="" type="checkbox"/> Amélioration/consolidation (forme et fonctions urbaines) <input type="checkbox"/> Transformation (formes et fonctions urbaines) <input checked="" type="checkbox"/> Valorisation des milieux naturels
Types d'action	<input checked="" type="checkbox"/> Réglementation <input checked="" type="checkbox"/> Investissements <input checked="" type="checkbox"/> Réaménagement du domaine public	<input type="checkbox"/> Planification (élaboration ou actualisation) <input type="checkbox"/> Programme de financement <input type="checkbox"/> Étude hydraulique pour évaluer la capacité des réseaux d'égout



Secteur d'opportunité
 Échelle d'impact : Quartier
 Espace vert

Carte 4-63 Vieux Pointe-aux-Trembles



Contexte

Le secteur s'étend sur 85,77 hectares et regroupe le noyau villageois de Pointe-aux-Trembles. Délimité par la 1^{re} Avenue ainsi que par le boulevard du Tricentenaire, il est bordé au sud par le fleuve Saint-Laurent et au nord par la rue Victoria. Le boulevard Saint-Jean-Baptiste ainsi que sa concentration commerciale font également partie du territoire du secteur, et ce, jusqu'à la rue De Montigny.

Situé à l'intersection de deux importants axes de circulation, le boulevard Saint-Jean-Baptiste et la rue Notre-Dame Est, le Vieux Pointe-aux-Trembles a longtemps constitué un pôle multifonctionnel dynamique.

Alors que le pôle commercial se consolide et présente un certain dynamisme au niveau du boulevard Saint-Jean-Baptiste, la structure commerciale de la rue Notre-Dame Est périclité et affiche un fort taux de vacance. Qui plus est, certains bâtiments présentent un état de délabrement avancé et projettent un sentiment d'insécurité envers les résidents et les passants. Malgré des efforts notables de l'administration municipale, les aménagements sont encore axés sur un mode de transport véhiculaire plutôt que sur la priorisation des piétons et des modes de transport actif. Une poursuite de cet effritement commercial est anticipée jusqu'au réaménagement complet du tronçon de la rue Notre-Dame, entre les 1^{re} et 13^e Avenues, attendu pour 2025.

En dépit du déclin de sa structure commerciale emblématique, le Vieux-Pointe-aux-Trembles conserve une activité institutionnelle vigoureuse grâce à la présence du Centre communautaire Roussin, l'église Saint-Enfant-Jésus et son presbytère ainsi que le couvent des sœurs de la Congrégation de Notre-Dame qui abritent aujourd'hui les bureaux de l'arrondissement.

La proximité du fleuve a guidé le développement du secteur au XVII^e siècle, ce qui se traduit aujourd'hui par une forte présence de bâtiments patrimoniaux ainsi qu'un potentiel archéologique accru. Le positionnement du Vieux Pointe-aux-Trembles offre des possibilités exceptionnelles de développement récréotouristique. Ce potentiel est ravivé par les liaisons fluviales saisonnières vers le Vieux-Montréal et Varennes.

Quelques sites stratégiques offrent également un potentiel d'intensification, que ce soit pour l'arrivée de nouveaux résidents et résidentes ou de commerces de proximité et ce, tout en s'harmonisant avec le caractère historique des lieux.

Les enjeux d'aménagement et de mobilité pour le secteur sont :

- l'accueil de nouveaux résidents et résidentes en poursuivant des efforts d'intensification ordonnés;
- la revitalisation des artères commerciales et des axes structurants;
- la transition vers une mobilité durable;
- la valorisation et la protection du patrimoine bâti et de l'identité visuelle du secteur;
- la préservation de l'environnement, de la trame verte et bleue;
- l'attractivité et la dynamisation du secteur.



Objectifs

Une revitalisation du secteur est visée, et ce, afin d'améliorer la qualité de vie de la population tout en valorisant une mobilité durable. Les intentions générales pour le secteur visent :

- la création de logements variés contribuant à l'installation de ménages familiaux, à la mixité sociale et intergénérationnelle;
- une meilleure diversité de l'offre de commerces et de services, en favorisant notamment le commerce local et artisanal sur la rue Notre-Dame;
- la création d'un pôle multimodal facilitant l'utilisation de moyens de transport diversifiés et écologiques;
- des aménagements publics et privés sécuritaires et accessibles consolidant les lieux de rencontre et de sociabilité;
- le renforcement et la préservation de la trame verte et bleue;
- l'identification du quartier comme un pôle culturel central doté d'une importante programmation encourageant l'attractivité et la rétention des visiteurs;
- une promotion soutenue du quartier, de son identité, de ses habitants et de ses commerçants.

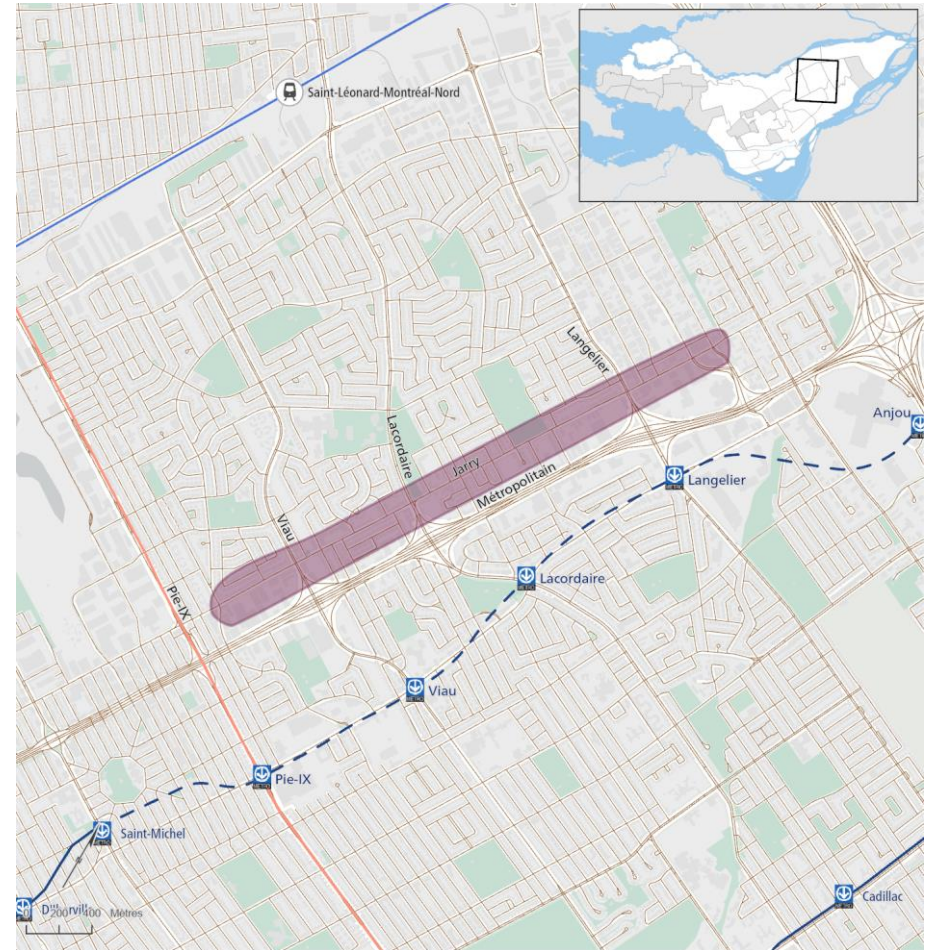
Plus précisément, les orientations pour le secteur sont :

- optimiser le potentiel des terrains sous-utilisés;
- favoriser une mixité de typologie et une diversité d'habitation incluant notamment des logements sociaux et abordables;
- densifier les axes de manière raisonnable et équilibrée en tenant compte de la capacité d'accueil propre au milieu;
- prioriser les commerces et services au rez-de-chaussée des bâtiments ayant front sur la rue Notre-Dame;
- soutenir la diversité sociale et économique;
- maintenir la vocation du cœur du Vieux-Pointe-aux-Trembles à des fins de lieu de rencontre et d'activités culturelles;
- diversifier les moyens de mobilité et l'attractivité des solutions alternatives;
- optimiser les axes de circulation et adapter le stationnement;

- consolider la place de la navette fluviale;
- marquer le périmètre et le cœur du Vieux Pointe-aux-Trembles;
- comprendre, protéger et diffuser les attraits du patrimoine;
 - mettre en valeur le potentiel patrimonial de la portion est de la rue Notre-Dame (du Tricentenaire à Place du village);
- réduire les îlots de chaleur et les nuisances sonores;
- préserver et renforcer la bande riveraine et ses accès au fleuve;
- renforcer le verdissement et la canopée;
- prévoir et favoriser l'aménagement de zones d'agriculture urbaine (zones libres/jardins);
- développer le potentiel récréotouristique du secteur et en faire la promotion soutenue et continue;
- encourager la promotion des attraits, des activités culturelles et des commerces présents.



Corridor de la rue Jarry Est	<input type="checkbox"/> Planifié	✓ À planifier
Arrondissement de Saint-Léonard	<input type="checkbox"/> Secteur priorisé	
Échelle d'impact	<input type="checkbox"/> Métropolitaine	✓ Quartier
Accès au transport collectif structurant	✓ Existant	✓ Projeté
Indice d'équité des milieux de vie (IEMV)	✓ Secteur vulnérable et prioritaire	✓ À proximité d'un secteur vulnérable et prioritaire
Opportunités	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Augmentation de l'offre résidentielle ✓ Amélioration/consolidation de l'accès aux ressources du quotidien <input type="checkbox"/> Amélioration/consolidation des activités économiques 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Amélioration/consolidation (forme et fonctions urbaines) <input type="checkbox"/> Transformation (formes et fonctions urbaines) <input type="checkbox"/> Valorisation des milieux naturels
Types d'action	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Réglementation ✓ Investissements ✓ Réaménagement du domaine public 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Planification (élaboration ou actualisation) ✓ Programme de financement <input type="checkbox"/> Étude hydraulique pour évaluer la capacité des réseaux d'égout



Secteur d'opportunité

- Échelle d'impact : Quartier
- Espace vert

Réseau existant

- Métro
- SRB
- Train de banlieue

Réseau en réalisation

- Prolongement de la ligne bleue

Carte 4-64 Corridor de la rue Jarry Est



Contexte

D'une longueur de près de 3,5 km environ, la rue Jarry Est accueillera au cours des prochaines années de nombreux changements dont plusieurs projets immobiliers ainsi que de nouvelles infrastructures de transport. Parmi celles-ci :

- la ligne bleue, dont trois nouvelles stations qui se trouvent à environ 1 km au sud de l'artère Jarry Est,
- la ligne du projet structurant de l'Est (PSE) avec la station Saint-Léonard sur le boulevard Lacordaire à environ 400 mètres au nord de la rue Jarry Est;
- le SRB projeté.

Les enjeux d'aménagement et de mobilité pour le secteur sont :

- l'adaptation de la forme urbaine et l'optimisation de l'occupation du sol avec l'arrivée d'un projet structurant de transport collectif (ligne bleue du métro et station du PSE au pôle civique de Saint-Léonard);
- la pérennité de l'offre commerciale localisée en bordure de la rue Jarry Est;
- la discontinuité dans la trame commerciale;
- la faible convivialité des aménagements de la rue peu propices aux déplacements actifs et très orientés vers les déplacements automobiles;
- la présence de l'autoroute Métropolitaine qui agit comme barrière pour les citoyennes et citoyens plus au sud et limite le bassin potentiel de clients pour les commerçants;
- la présence d'îlots de chaleur et l'absence de verdissement.

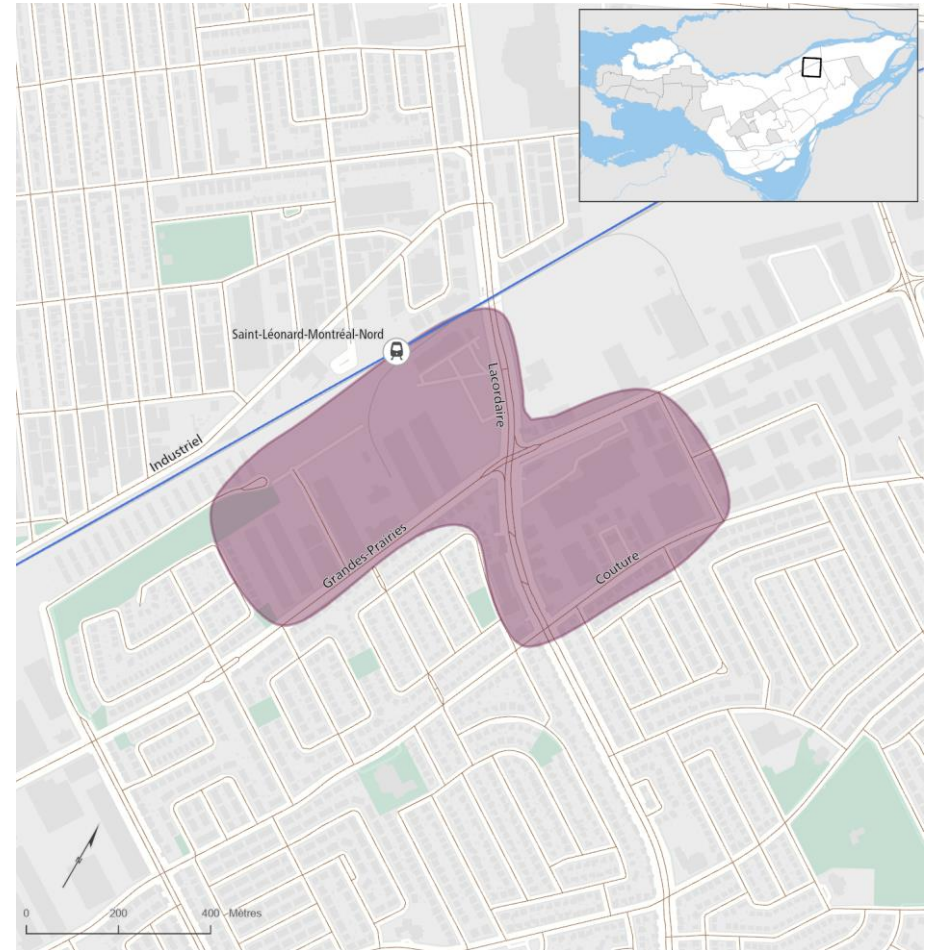
Objectifs

Les intentions générales de planification pour le secteur sont :

- redévelopper et requalifier certains sites pour maximiser leurs potentiels;
- accroître l'offre de logements;
- définir, de manière adéquate, le caractère de la rue en maintenant une vocation commerciale et mixte;
- réaménager la rue Jarry afin de rendre l'espace plus convivial;
- renforcer la vocation commerciale de la rue Jarry;
- désenclaver le secteur au sud de la Métropolitaine en renforçant les liens actifs avec la rue Jarry Est.



Lacordaire/Couture	<input type="checkbox"/> Planifié	✓ À planifier
Arrondissement de Saint-Léonard	<input type="checkbox"/> Secteur priorisé	
Échelle d'impact	<input type="checkbox"/> Métropolitaine	✓ Quartier
Accès au transport collectif structurant	✓ Existant	✓ Projeté
Indice d'équité des milieux de vie (IEMV)	✓ Secteur vulnérable et prioritaire	✓ À proximité d'un secteur vulnérable et prioritaire
Opportunités	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Augmentation de l'offre résidentielle ✓ Amélioration/consolidation de l'accès aux ressources du quotidien <input type="checkbox"/> Amélioration/consolidation des activités économiques 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Amélioration/consolidation (forme et fonctions urbaines) ✓ Transformation (formes et fonctions urbaines) ✓ Valorisation des milieux naturels
Types d'action	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Réglementation ✓ Investissements ✓ Réaménagement du domaine public 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Planification (élaboration ou actualisation) <input type="checkbox"/> Programme de financement ✓ Étude hydraulique pour évaluer la capacité des réseaux d'égout



Carte 4-65 Lacordaire/Couture



Contexte

Localisé de part et d'autre du boulevard Lacordaire, la partie est de celui-ci est située entre les boulevards Couture et des Grandes-Prairies tandis qu'à l'ouest, ses limites vont du nord du boulevard des Grandes-Prairies, quasiment jusqu'à la limite nord de l'arrondissement.

Le secteur est également desservi par la gare du train de banlieue Saint-Léonard – Montréal-Nord. De plus, l'antenne nord du projet de transport collectif structurant de l'Est (anciennement REM de l'Est) prévoit la construction d'une station dans le secteur. L'arrivée de cette station accentuera la pression de redéveloppement du secteur, qui est actuellement occupé par des commerces de grandes surfaces, des industries et en partie de l'habitation. Enfin, un axe du Réseau express vélo (REV) est prévu sur le boulevard Lacordaire.

Caractérisé par la présence d'une grande propriété municipale, l'élaboration d'une planification permettra à l'Arrondissement de se doter d'une vision pour l'avenir du secteur afin de permettre son évolution de manière harmonieuse en tenant compte des différents enjeux.

Les enjeux d'aménagement et de mobilité pour le secteur sont :

- l'adaptation de la forme urbaine et des usages du secteur avec l'arrivée d'un projet structurant de transport collectif;
- la transformation du secteur en cohérence avec les principes de la transition écologique et de la mobilité durable;
- la préservation d'un équilibre entre l'offre d'emplois dans le secteur et la création d'un secteur structuré autour du transport collectif structurant;
- la possession d'une grande propriété municipale par la Ville.

Objectifs

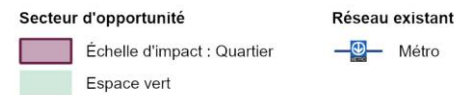
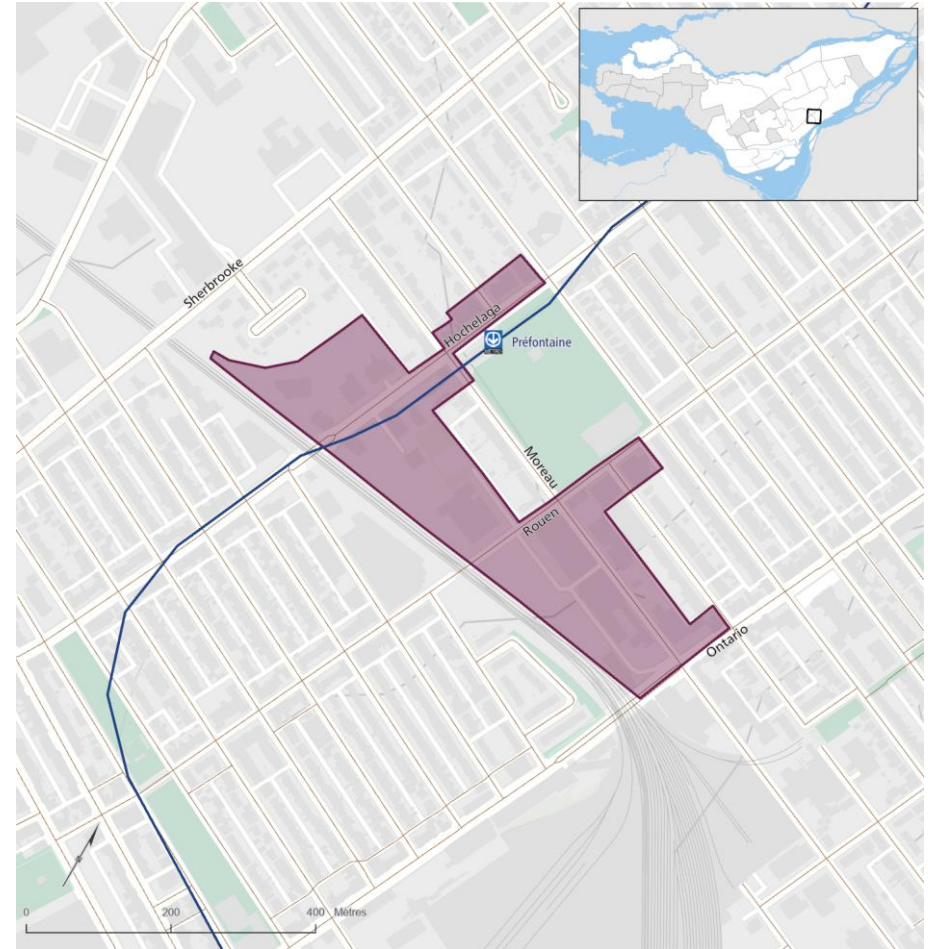
Les intentions générales préliminaires de planification pour le secteur sont :

- développer un milieu de vie complet, qui présente un équilibre entre l'ajout de logements et le maintien de l'offre d'emplois dans le secteur;
- transformer un secteur développé en fonction de l'auto en secteur structuré autour du transport collectif structurant;
- améliorer la qualité du milieu de vie en augmentant le verdissement et l'offre d'espaces publics.

Les secteurs d'opportunité d'échelle d'impact de quartier dans la Zone Centre



Préfontaine	✓ Planifié	<input type="checkbox"/> À planifier
Arrondissement de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve	<input type="checkbox"/> Secteur priorisé	
Échelle d'impact	<input type="checkbox"/> Métropolitaine	✓ Quartier
Accès au transport collectif structurant	✓ Existant	✓ Projeté
Indice d'équité des milieux de vie (IEMV)	<input type="checkbox"/> Secteur vulnérable et prioritaire	✓ À proximité d'un secteur vulnérable et prioritaire
Opportunités	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Augmentation de l'offre résidentielle ✓ Amélioration/consolidation de l'accès aux ressources du quotidien <input type="checkbox"/> Amélioration/consolidation des activités économiques 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Amélioration/consolidation (forme et fonctions urbaines) <input type="checkbox"/> Transformation (formes et fonctions urbaines) <input type="checkbox"/> Valorisation des milieux naturels
Types d'action	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Réglementation ✓ Investissements ✓ Réaménagement du domaine public 	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Planification (élaboration ou actualisation) <input type="checkbox"/> Programme de financement ✓ Étude hydraulique pour évaluer la capacité des réseaux d'égout



Carte 4-66 Préfontaine



Contexte

Le secteur Préfontaine est délimité par la voie ferrée du Canadien Pacifique (CP) à l'ouest, les lots de la rue Hochelaga au nord, la rue Ontario au sud et jusqu'à la rue Dézéry à l'est.

Localisé au nord du quartier Hochelaga, il accueille des activités industrielles depuis la fin du XIX^e siècle en profitant de la présence de la voie ferrée et devient en 1922 le quartier Préfontaine, ainsi nommé en l'honneur de Raymond Préfontaine, maire de Montréal de 1898 à 1902. Longtemps tournée vers la rue Notre-Dame, l'urbanisation s'étend vers le nord au XX^e siècle et à partir des années 1950, le long des rues Sherbrooke et Hochelaga, avec déjà une prédominance commerciale sur la rue tandis que les activités industrielles et les emplois se maintiennent aux abords de la voie ferrée de part et d'autre de la rue de Rouen.

En 1976, le prolongement de la ligne verte du métro vers l'est mène à la construction de la station Préfontaine au coin de la rue Moreau et de Hochelaga. Les dernières habitations à l'est de la rue Moreau disparaissent et le parc Raymond-Préfontaine prend sa forme actuelle. Le secteur n'a pas connu de développement important ou de transformation importante de son cadre bâti depuis.

La rue Hochelaga est un axe automobile et une porte d'entrée de l'arrondissement dont la largeur de l'emprise routière (25 m), le faible couvert végétal ainsi que la disparité du tissu urbain découragent les déplacements à pied et à vélo et nuisent à la qualité de vie des résidentes et résidents. La faible hauteur du cadre bâti ne permet pas un encadrement approprié de la rue et contribue au sentiment d'inconfort ressenti à l'échelle du piéton.

Alors que la trame urbaine résidentielle est densément construite sur les rues perpendiculaires et à l'est, le corridor de la rue Hochelaga, situé à moins de 500 mètres de la station de métro Préfontaine, forme un tissu urbain déstructuré et sous-utilisé. Le territoire est composé de deux secteurs autour de la station de métro Préfontaine, classée 60^e sur les 68 stations du réseau de la STM en termes d'achalandage. Elle est implantée sur deux édicules situés de part et d'autre de la rue Hochelaga, et elle constitue un pôle de mobilité active et collective dans le secteur.

Le secteur à l'est de la station de métro est composé d'une activité commerciale et de bureau dynamique, mais de faible densité (un à trois étages) et monofonctionnel. Particulièrement aux abords de la station de métro, une animation intéressante se vit du côté nord de la rue Hochelaga, face au parc Raymond-Préfontaine. En tête d'îlot, les bâtiments abritant uniquement des locaux commerciaux, bien qu'ils soient occupés, constituent une sous-utilisation du foncier. Encadrant le nord du parc Raymond-Préfontaine, ces terrains

profiteraient d'une augmentation des hauteurs permises afin d'ajouter une fonction résidentielle cohérente avec la présence de celui-ci.

À l'ouest de la station de métro Préfontaine, les immeubles commerciaux ont un très faible taux d'implantation au sol et une grande superficie est occupée à des fins de stationnement. L'activité institutionnelle est cependant en croissance.

Les enjeux d'aménagement et de mobilité pour le secteur sont :

- la densité de construction du secteur qui forme un tissu urbain déstructuré et sous-utilisé;
- le rôle de la rue Hochelaga, la qualité de ses aménagements qui découragent les déplacements à pied et à vélo et son encadrement bâti;
- la présence de la station de métro Préfontaine qui constitue un pôle de mobilité active et collective;
- la faible densité et la monofonctionnalité des activités commerciales à l'est de la station de métro;
- la cohabitation des différentes fonctions autour de la station de métro;
- l'opportunité de la mise en valeur des deux édicules du métro;
- la présence d'immeubles commerciaux à faible taux d'implantation au sol et la présence de stationnements à l'ouest de la station de métro;
- la croissance de l'activité institutionnelle à l'ouest de la station de métro.



Objectifs

Le secteur s'inscrit dans l'aire d'influence d'un kilomètre du transport collectif structurant. Toutefois, le développement ne s'est pas encore appuyé sur ses forces, dont la présence d'une station de métro et la proximité du centre-ville. Tant une diversification qu'une densification des activités sont souhaitables dans le secteur. Dans un horizon rapproché, il est envisagé que le secteur Préfontaine développe un milieu de vie orienté vers le transport collectif et actif, où l'on trouve une offre de logements variée et de qualité soutenant une offre commerciale diversifiée tout en consolidant les activités d'emploi, le tout dans un environnement sain.

Les orientations pour le secteur sont :

1. Mettre en valeur et soutenir le développement du milieu de vie

Les résidentes et résidents du secteur Préfontaine sont très bien desservis par le réseau de métro, et le parc Raymond-Préfontaine constitue un atout majeur du secteur. Toutefois, le long du corridor de la rue Hochelaga, on retrouve majoritairement une activité commerciale de faible densité alors que celui-ci pourrait soutenir une urbanisation plus structurante favorisant l'utilisation du transport collectif.

- Encourager la densification résidentielle et commerciale aux abords de la station de métro Préfontaine.
- Assurer le développement d'une gamme variée de logements.

2. Consolider le secteur d'emploi

L'arrivée de nouveaux projets commerciaux et l'augmentation prévue des superficies consacrées à l'emploi démontrent le dynamisme du secteur. La proximité de la station de métro est un atout en ce sens. La cohabitation harmonieuse avec le secteur résidentiel demeure toutefois un défi en plus du sentiment d'insécurité vécu par les résidents comme par les travailleurs, notamment à cause des méfaits observés sur le domaine privé et public.

- Maintenir et encourager la croissance des activités d'emploi du secteur.
- Encourager le développement d'une offre commerciale diversifiée sur la rue Hochelaga. En cohérence avec ce qui est précisé précédemment, une urbanisation appropriée aux abords de la station de métro Préfontaine appelle à une diversification des activités et au maintien de l'activité commerciale sur la rue. Afin de conserver une vocation économique au secteur, en plus de l'activité commerciale, un usage de bureau ou d'emploi peut être autorisé dans le corridor de la rue Hochelaga afin d'encourager une offre diversifiée.

3. Améliorer la qualité du paysage urbain

- Favoriser une architecture de qualité garantissant l'échelle humaine sur la rue Hochelaga.

Le manque de cohérence de la rue Hochelaga repose sur la faible hauteur des bâtiments, la prédominance des espaces de stationnement et la faiblesse de la qualité architecturale. Le développement de projets immobiliers permettra de consolider le cadre bâti tout en facilitant les déplacements piétons sur le domaine public. Pour y arriver, les projets devront répondre à des critères élevés visant une architecture de qualité, en harmonie avec le caractère du cadre bâti existant.

- Viser l'adoption des meilleures pratiques en construction et en aménagement durable dans les projets immobiliers.
- Mettre en valeur les édicules de la station Préfontaine.

Les deux édicules de la station de métro Préfontaine sont les bâtiments les plus remarquables du secteur. Les panneaux vitrés qui laissent entrer la lumière naturelle au niveau des quais sont notables, tout comme l'aménagement paysager des deux édicules. Il est important que les projets immobiliers du corridor de la rue Hochelaga aient un effet minimal sur les édicules. L'entrée de lumière naturelle doit être protégée pour les deux édicules. Du côté nord, l'aménagement paysager d'origine doit être mis en valeur par le développement des lots adjacents.



Atlantic	<input type="checkbox"/> Planifié	<input checked="" type="checkbox"/> À planifier
Arrondissements d'Outremont et de Rosemont–La Petite-Patrie	<input type="checkbox"/> Secteur priorisé	
Échelle d'impact	<input type="checkbox"/> Métropolitaine	<input checked="" type="checkbox"/> Quartier
Accès au transport collectif structurant	<input checked="" type="checkbox"/> Existant	<input checked="" type="checkbox"/> Projeté
Indice d'équité des milieux de vie (IEMV)	<input type="checkbox"/> Secteur vulnérable et prioritaire	<input checked="" type="checkbox"/> À proximité d'un secteur vulnérable et prioritaire
Opportunités	<input checked="" type="checkbox"/> Augmentation de l'offre résidentielle <input checked="" type="checkbox"/> Amélioration/consolidation de l'accès aux ressources du quotidien <input checked="" type="checkbox"/> Amélioration/consolidation des activités économiques	<input checked="" type="checkbox"/> Amélioration/consolidation (forme et fonctions urbaines) <input checked="" type="checkbox"/> Transformation (formes et fonctions urbaines) <input type="checkbox"/> Valorisation des milieux naturels
Types d'action	<input checked="" type="checkbox"/> Réglementation <input checked="" type="checkbox"/> Investissements <input checked="" type="checkbox"/> Réaménagement du domaine public	<input checked="" type="checkbox"/> Planification (élaboration ou actualisation) <input type="checkbox"/> Programme de financement <input type="checkbox"/> Étude hydraulique pour évaluer la capacité des réseaux d'égout



Carte 4-67 Atlantic



Contexte

Le secteur Atlantic est situé à la limite des arrondissements d'Outremont et de Rosemont–La Petite-Patrie. Il est compris entre l'avenue Durocher, à l'est, l'avenue du Parc, à l'ouest, et les voies ferrées au nord et au sud. La rue Hutchison marque la limite entre les deux arrondissements et découpe le secteur en deux sous-ensembles d'environ 2,5 et 4 hectares. Le secteur Atlantic fait également partie du projet urbain MIL Montréal, qui s'étend sur un territoire en grande transformation de 118 hectares et quatre différents arrondissements.



Photo 4-9 Gare de triage d'Outremont et secteur Atlantic, en 1947 – Arrondissement d'Outremont

L'aménagement de la nouvelle avenue Thérèse-Lavoie-Roux a permis de connecter le secteur Atlantic au reste de l'arrondissement d'Outremont ainsi qu'à l'avenue du Parc. Ces travaux et la proximité avec le « Nouvel Outremont », composé du campus MIL de l'Université de Montréal inauguré en 2019, a eu pour effet d'accélérer l'évolution du secteur en milieu mixte résidentiel et de bureau. Dans ce secteur, la Ville prévoit le réaménagement des rues, des impasses et de la ruelle afin d'accroître le verdissement et de favoriser la mobilité douce. Un nouveau passage à niveau piétonnier et cyclable est également projeté entre les avenues De l'Épée et de la Gare-de-Triage.

En tant qu'ancien secteur industriel bordant les voies ferrées, le secteur Atlantic partage une histoire et une évolution similaire aux secteurs limitrophes de Marconi-Alexandra, Beaumont et De Castelnau. Ces secteurs, ainsi que la partie du secteur Atlantic située dans l'arrondissement de Rosemont–La Petite-Patrie, ont d'ailleurs fait l'objet d'un exercice de planification détaillée ayant abouti à l'adoption du plan de développement urbain, économique et social (PDUES) par la Ville de Montréal en 2013. Un des objectifs est de faire du territoire couvert par le PDUES un « milieu dynamique, ouvert et éclectique, où se côtoient travailleurs, créateurs et résidents ». L'évolution récente du secteur Atlantic, dans sa partie outremontaise, souscrit bien à cette vision.

L'histoire industrielle et ferroviaire des lieux reste présente et perceptible, tant dans sa trame de rue que dans son cadre bâti. Les nombreuses impasses créées par le réseau ferroviaire maintiennent un certain enclavement, mais offrent aussi plusieurs opportunités d'aménagements saisonniers ou transitoires. Les grands volumes de brique fermés sur eux-mêmes et collés sur le trottoir, ainsi que l'absence de verdissement, contribuent, quant à eux, au caractère éclectique des lieux. Il existe de grandes variations entre les anciens bâtiments industriels d'un à deux étages et certaines nouvelles constructions atteignant jusqu'à huit étages. Le bâtiment du 400, avenue Atlantic, atteint quant à lui 11 étages de hauteur. Certains anciens bâtiments industriels, ainsi qu'un centre commercial situé sur l'avenue du Parc, présentent un important potentiel de densification.

Le retrait en 2022 de la partie outremontaise du secteur Atlantic du territoire d'application du règlement 06-069⁶, adopté en vertu de l'article 89 de la Charte de la Ville, offre l'opportunité de réaliser une planification détaillée pour l'ensemble du secteur et de mettre à jour, le cas échéant, le cadre réglementaire.

Les enjeux d'aménagement et de mobilité du secteur sont :

- la réduction de l'enclavement du secteur par rapport aux secteurs limitrophes;
- la création d'un environnement favorable au transport actif, notamment sur l'avenue du Parc qui agit comme barrière pour le transport actif (circulation dense, traverses ardues, trottoirs étroits sans plantations, recul faible ou nul des constructions);
- la complétion des réseaux de transport actif avec les secteurs limitrophes;
- l'accroissement du verdissement sur le domaine public ainsi sur les propriétés privées;

⁶ Règlement sur la construction, la transformation et l'occupation d'immeubles situés sur l'emplacement délimité par la limite nord de l'arrondissement d'Outremont, la rue Hutchison à l'est, l'avenue Ducharme au sud et à l'ouest par une portion de l'avenue McEachran, de l'avenue du Manoir ainsi que de l'avenue Rockland (06-069).



- le maintien du caractère unique du secteur et de certains usages en situation précaire (ex. ateliers d'artiste), malgré la pression foncière au redéveloppement;
- l'augmentation de l'attractivité pour les résidentes et résidents et plus précisément, les familles;
- la préservation et la mise en valeur d'éléments de patrimoine industriel;
- la création d'un nouveau parc destiné aux résidents, étudiants et travailleurs du secteur;
- l'adhésion des deux arrondissements à une vision commune du secteur, afin d'assurer la cohésion des interventions et de la réglementation.

Objectifs

Les intentions générales pour le secteur visent à :

- appuyer l'évolution du secteur Atlantic;
- favoriser le développement d'un milieu de vie mixte et inclusif;
- favoriser l'encadrement et l'animation des espaces publics;
- assurer la compatibilité des usages existants et projetés.

Plus précisément, les orientations pour le secteur visent à :

- saisir l'opportunité de densifier le cadre bâti;
- favoriser une diversité de l'offre de logements dans les projets résidentiels;
- favoriser la complémentarité des usages entre les deux arrondissements;
- envisager l'implantation d'usages de commerces de proximité sur les avenues Beaubien et Thérèse-Lavoie-Roux;
- établir le maillage entre le quartier Marconi-Alexandra, le « Nouvel Outremont » et son campus MIL;
- réaménager l'avenue du Parc pour la rendre plus adaptée aux déplacements à pied (verdissage, élargissement des trottoirs, embellissement, révision des intersections, etc.);
- favoriser des projets intégrant une approche innovante pour la mixité des usages et la gestion des domaines publics et privés;

- bonifier l'offre de parcs et espaces verts répondant aux besoins des résidentes et résidents et plus précisément, des familles;
- réaménager les rues et la ruelle en augmentant le verdissage et la biodiversité et en assurant la présence de trottoirs continus;
- intégrer les impasses publiques et privées dans les stratégies de verdissage et de connectivité du secteur;
- préserver et mettre en valeur les friches végétales existantes;
- préserver le cachet industriel et ferroviaire, notamment par la création d'une unité de paysage et par la mise en valeur des témoins du passé industriel.



Photo 4-10 Avenue Durocher – Arrondissement d'Outremont



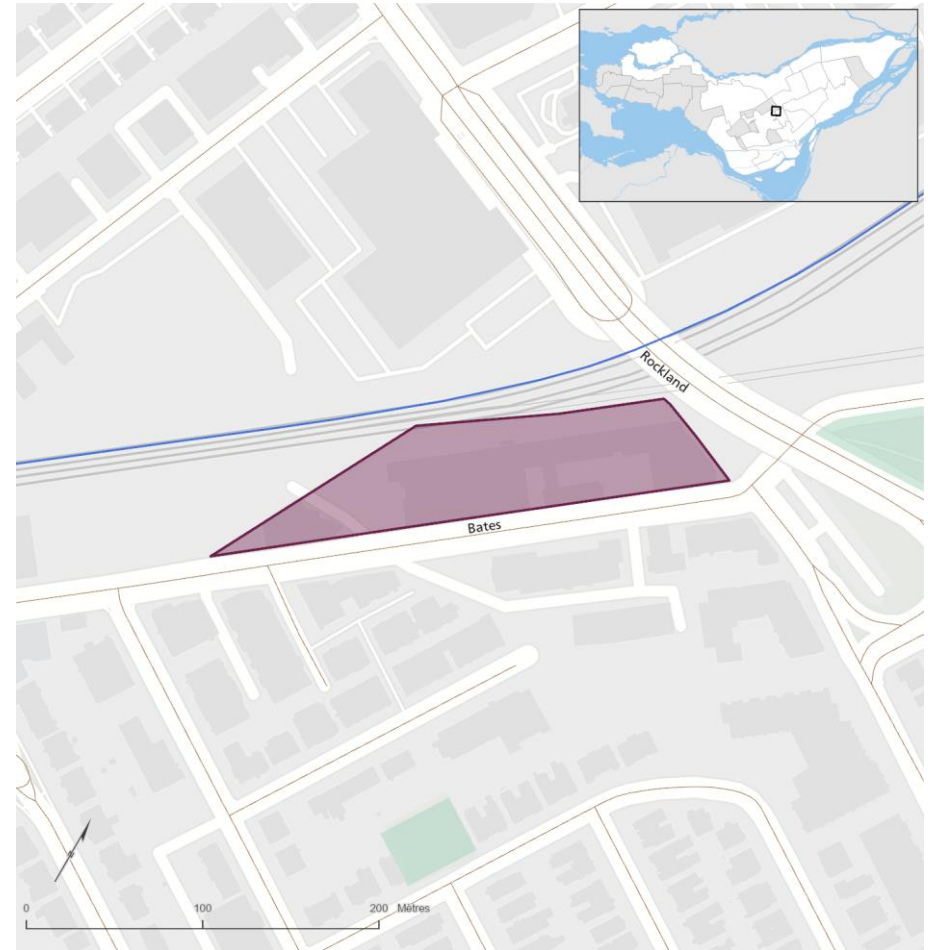
Photo 4-11 Façade du 6545, avenue Durocher – Arrondissement d'Outremont



Photo 4-12 Façade du 6600, rue Hutchison – Arrondissement d'Outremont



Bates	<input type="checkbox"/> Planifié	<input checked="" type="checkbox"/> À planifier
Arrondissement d'Outremont	<input type="checkbox"/> Secteur priorisé	
Échelle d'impact	<input type="checkbox"/> Métropolitaine	<input checked="" type="checkbox"/> Quartier
Accès au transport collectif structurant	<input checked="" type="checkbox"/> Existant	<input checked="" type="checkbox"/> Projeté
Indice d'équité des milieux de vie (IEMV)	<input type="checkbox"/> Secteur vulnérable et prioritaire	<input checked="" type="checkbox"/> À proximité d'un secteur vulnérable et prioritaire
Opportunités	<input type="checkbox"/> Augmentation de l'offre résidentielle <input checked="" type="checkbox"/> Amélioration/consolidation de l'accès aux ressources du quotidien <input type="checkbox"/> Amélioration/consolidation des activités économiques	<input checked="" type="checkbox"/> Amélioration/consolidation (forme et fonctions urbaines) <input type="checkbox"/> Transformation (formes et fonctions urbaines) <input type="checkbox"/> Valorisation des milieux naturels
Types d'action	<input checked="" type="checkbox"/> Réglementation <input checked="" type="checkbox"/> Investissements <input checked="" type="checkbox"/> Réaménagement du domaine public	<input type="checkbox"/> Planification (élaboration ou actualisation) <input type="checkbox"/> Programme de financement <input type="checkbox"/> Étude hydraulique pour évaluer la capacité des réseaux d'égout



Carte 4-68 Bates

Contexte

Limitrophe à la voie ferrée du Canadien Pacifique et situé à l'extrémité nord de l'arrondissement d'Outremont, le secteur Bates faisait partie du ruban industriel qui s'étendait jadis de la cour de triage de Côte-Saint-Luc jusqu'aux ateliers Angus. Le secteur, d'une superficie d'environ 1 hectare, est délimité par le chemin Bates, par la voie ferrée au nord et le prolongement de l'avenue Rockland à l'est. Le secteur Bates est limitrophe au projet urbain MIL Montréal et plus particulièrement, au projet de réaménagement du secteur et du passage Rockland.

Le secteur Bates est aujourd'hui en transformation. Le passé industriel est perceptible essentiellement dans le cadre bâti aux abords du chemin Bates. Malgré sa localisation excentrée et son positionnement le long des limites administratives de l'arrondissement, le secteur Bates est aux abords de transformations majeures.

Les enjeux d'aménagement et de mobilité pour le secteur sont :

- la présence de terrains et bâtiments vacants ou sous-utilisés ou à requalifier;
- l'intégration d'un nouveau cadre bâti et des nouveaux usages dans un ancien secteur industriel;
- la variation abrupte de la hauteur du bâti entre la partie sud et nord du chemin Bates;
- l'isolement et la faible desserte en commerces de proximité;
- l'interruption de la trame urbaine par le réseau ferroviaire et le viaduc Rockland :
 - la présence d'une infrastructure urbaine majeure dans un cadre local;
 - la frontière physique et la limite de la connectivité dues à la voie ferrée;
- la cohabitation entre le chemin de fer et les usages limitrophes;
- l'absence de liens de transport actif sécuritaires entre Ville Mont-Royal et Outremont;
- un milieu peu accueillant pour les piétons et cyclistes;
- les incidences de la circulation de transit sur les secteurs résidentiels limitrophes.

Objectifs

Les intentions générales pour le secteur visent à :

- consolider le bâti situé le long du corridor ferroviaire et aux abords du viaduc;
- introduire à une mixité d'usages compatibles avec les fonctions résidentielles adjacentes;
- tirer avantage du réaménagement du secteur Rockland pour proposer une forme urbaine cohérente et de qualité.

Les orientations pour le secteur sont :

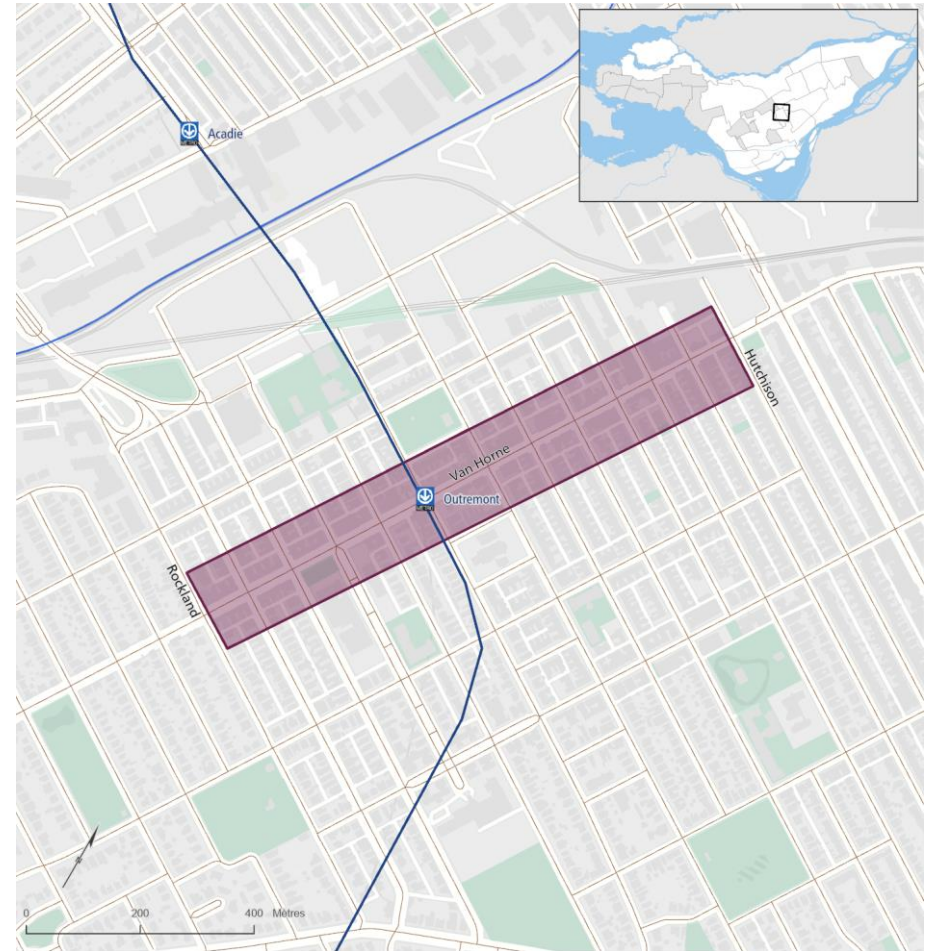
- conjuguer le développement de la partie nord de Bates avec la conservation du patrimoine industriel;
- favoriser des projets exemplaires au plan environnemental à proximité des voies ferroviaires (gestion du bruit, des vibrations et de la sécurité);
- améliorer la mobilité active et la sécurité des déplacements dans le secteur;
- identifier les interventions de réaménagement sur le domaine public et privé en cohérence avec la proposition de réaménagement du secteur Rockland.



Photo 4-13 25-47, chemin Bates, en 1967 – Arrondissement d'Outremont



Van Horne	<input checked="" type="checkbox"/> Planifié	<input type="checkbox"/> À planifier
Arrondissement d'Outremont	<input type="checkbox"/> Secteur priorisé	
Échelle d'impact	<input type="checkbox"/> Métropolitaine	<input checked="" type="checkbox"/> Quartier
Accès au transport collectif structurant	<input checked="" type="checkbox"/> Existant	<input checked="" type="checkbox"/> Projeté
Indice d'équité des milieux de vie (IEMV)	<input type="checkbox"/> Secteur vulnérable et prioritaire	<input checked="" type="checkbox"/> À proximité d'un secteur vulnérable et prioritaire
Opportunités	<input checked="" type="checkbox"/> Augmentation de l'offre résidentielle <input checked="" type="checkbox"/> Amélioration/consolidation de l'accès aux ressources du quotidien <input type="checkbox"/> Amélioration/consolidation des activités économiques	<input checked="" type="checkbox"/> Amélioration/consolidation (forme et fonctions urbaines) <input type="checkbox"/> Transformation (formes et fonctions urbaines) <input type="checkbox"/> Valorisation des milieux naturels
Types d'action	<input checked="" type="checkbox"/> Réglementation <input checked="" type="checkbox"/> Investissements <input checked="" type="checkbox"/> Réaménagement du domaine public	<input type="checkbox"/> Planification (élaboration ou actualisation) <input type="checkbox"/> Programme de financement <input type="checkbox"/> Étude hydraulique pour évaluer la capacité des réseaux d'égout



Secteur d'opportunité

- Échelle d'impact : Quartier
- Espace vert

Réseau existant

- Métro
- Train de banlieue

Carte 4-69 Van Horne



Contexte

L'avenue Van Horne est un axe de circulation est-ouest stratégique reliant plusieurs arrondissements de la Ville de Montréal. Elle est aussi l'une des trois artères commerciales majeures d'Outremont, et son rayonnement est en évolution avec le développement du Nouvel Outremont situé dans le secteur du MIL Montréal. Le secteur s'étire de façon linéaire sur environ un kilomètre et couvre les abords de l'avenue Van Horne entre la rue Hutchison à l'est et l'avenue Rockland à l'ouest.

Au plan urbanistique, une transition de la partie est vers l'ouest s'observe, passant d'un secteur mixte vers un secteur exclusivement résidentiel. Le secteur en question a connu une transformation lente mais régulière au courant des 20 dernières années avec des projets ponctuels de densification de son cadre bâti.

Les enjeux en matière d'aménagement et de mobilité pour le secteur sont :

- l'hétérogénéité du cadre bâti du secteur, avec une implantation et un gabarit des constructions qui varient au sein des îlots et selon les différents tronçons de l'avenue;
- l'intégration de nouveaux projets de moyenne densité dans le cadre bâti existant qui s'accompagne de défis d'acceptabilité sociale;
- la présence d'espaces et de terrains sous-utilisés aux abords de la station Outremont;
- la cohabitation des fonctions en raison de la proximité des rues résidentielles limitrophes au secteur mixte de Van Horne (ex. usages, bruit, circulation);
- l'importance du débit véhiculaire et de la circulation de transit;
- l'aménagement du domaine public peu propice à la mobilité active;
- la variabilité de l'emprise publique de l'avenue Van Horne selon les tronçons du secteur;
- le projet de réaménagement de l'avenue Van Horne par la Ville;
- la proximité des réseaux de transport structurants;
- le développement du nouvel Outremont (Mil Montréal) qui amène un nouveau bassin de population dans le secteur;
- la minéralisation du secteur et l'absence d'espaces verts et la très faible canopée.



Objectifs

Les intentions générales pour le secteur visent à :

- améliorer l'espace public et privé sur et aux abords de l'avenue Van Horne;
- augmenter les infrastructures vertes, résilientes et la canopée du secteur;
- optimiser la mobilité et le repartage du domaine public;
- soutenir la vitalité commerciale de l'avenue Van Horne.

Les orientations pour le secteur sont :

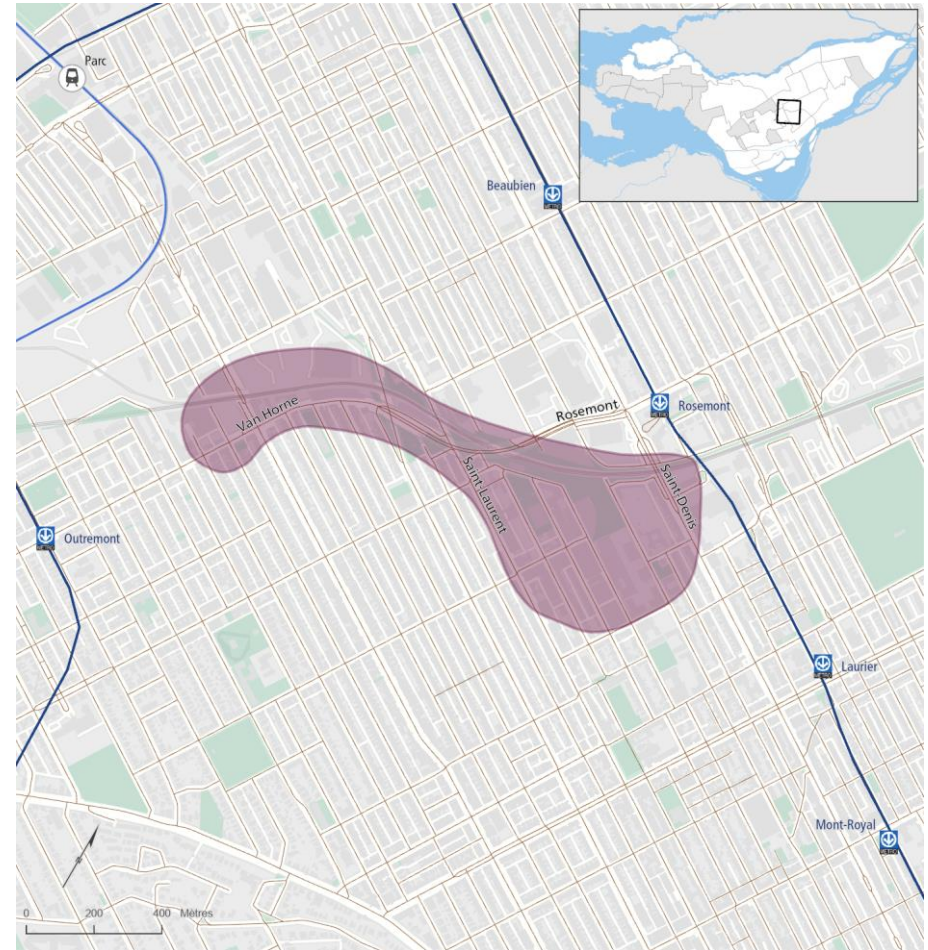
- permettre la densification du secteur, particulièrement aux abords de la station Outremont, en respect du milieu d'insertion :
 - favoriser un milieu de vie complet comprenant notamment des logements sociaux et abordables ainsi qu'une expérience à l'échelle humaine;
- intégrer les nouvelles constructions dans la trame urbaine existante;
- répondre aux besoins d'une avenue commerciale actuelle et future (usages transitoires, logistique urbaine, etc.);
- réaménager l'espace public afin de favoriser la mobilité active et sécuritaire;
- concevoir des aménagements permettant de limiter la vulnérabilité aux aléas climatiques (plantation d'arbres, saillies drainantes, etc.);
- planifier le réaménagement de l'avenue Van Horne en lien avec l'évolution du corridor de l'avenue du Parc et la réfection du viaduc Van Horne;
- développer un design urbain distinctif pour l'avenue Van Horne.



Photo 4-14 1180-1184, avenue Van Horne, en 1967 – Arrondissement d'Outremont



Abords des voies ferrées dans le Mile-End	✓ Planifié	□ À planifier
Arrondissement du Plateau-Mont-Royal	□ Secteur priorisé	
Échelle d'impact	□ Métropolitaine	✓ Quartier
Accès au transport collectif structurant	✓ Existant	✓ Projeté
Indice d'équité des milieux de vie (IEMV)	✓ Secteur vulnérable et prioritaire	✓ À proximité d'un secteur vulnérable et prioritaire
Opportunités	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Augmentation de l'offre résidentielle □ Amélioration/consolidation de l'accès aux ressources du quotidien ✓ Amélioration/consolidation des activités économiques 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Amélioration/consolidation (forme et fonctions urbaines) □ Transformation (formes et fonctions urbaines) ✓ Valorisation des milieux naturels
Types d'action	<ul style="list-style-type: none"> □ Réglementation ✓ Investissements ✓ Réaménagement du domaine public 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Planification (élaboration ou actualisation) ✓ Programme de financement □ Étude hydraulique pour évaluer la capacité des réseaux d'égout



Secteur d'opportunité

- Échelle d'impact : Quartier
- Espace vert

Réseau existant

- Métro
- Train de banlieue

Carte 4-70 Abords des voies ferrées dans le Mile-End



Contexte

Le PUM offre l'opportunité d'actualiser le secteur des abords des voies du CP initialement introduit dans le Plan d'urbanisme de 2004. Dans l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal, ce secteur du Mile-End borde l'avenue Van Horne puis la rue Bernard Est, de la rue Hutchison à la rue Saint-Denis. Il s'étend vers le sud jusqu'à la rue Saint-Viateur Est et l'avenue du Carmel.

Ce territoire dont les limites vont au-delà de celui du plan de développement urbain, économique et social (PDUES) des secteurs Marconi-Alexandra, Atlantic, Beaumont et De Castelnau, comprend une partie du secteur « Saint-Viateur Est ». Localisé à l'est du boulevard Saint-Laurent, ce dernier a également fait l'objet d'une planification concertée Ville/arrondissement ayant entre autres mené au réaménagement de ladite rue, à la préservation du Champ des Possibles entre les avenues De Gaspé et Henri-Julien et à l'aménagement d'une allée cyclopédestre au sud de cet espace vert.

En effet, le secteur s'insère dans un contexte marqué par la présence du corridor ferroviaire et les multiples contraintes induites par celui-ci : obstacles à la mobilité, nuisances de bruit et de vibrations, sécurité aux abords, incivilité, contamination des sols, etc. En découle une multiplication de viaducs en passages inférieurs pour d'importants axes routiers de transit nord-sud (Parc, Clark, Saint-Laurent et Saint-Denis) ainsi que l'omniprésence du viaduc aérien Rosemont-Van Horne, qui arrivera à la fin de sa durée de vie utile vers 2030 et dont les options de remplacement sont à l'étude.

Ce secteur est également marqué par une occupation hétérogène des abords des voies ferrées, ponctuée d'anciens édifices industriels en transition, dont quelques-uns d'intérêt patrimonial (entrepôt Van Horne et Édifice Bovril), de terrains vacants et d'espaces naturels, certains préservés (Champ des Possibles) et plusieurs appartenant à la Ville. Malgré l'absence d'une planification d'ensemble, un réseau de parcs et d'espaces publics s'y développe progressivement par des initiatives locales (planchodrome (*skatepark*) sous le viaduc Van Horne, marché des Possibles, etc.).

Ainsi, les enjeux en matière d'aménagement et de mobilité pour ce secteur sont :

- la présence de nombreux immeubles à développer ou à redévelopper;
- l'utilisation optimale des bâtiments et des espaces libres pour répondre aux besoins de la population;
- l'accessibilité au secteur et la difficulté des déplacements actifs, principalement piétonniers nord-sud, dans un contexte où le corridor ferroviaire constitue un obstacle à la mobilité;
- les nuisances générées par les activités ferroviaires sur les milieux environnants, constituant un frein au redéveloppement des abords des voies ferrées;
- la nécessaire conjugaison de l'optimisation du potentiel de redéveloppement des propriétés aux abords des voies ferrées à des fins économiques, sociales, communautaires et récréatives et de la préservation d'espaces à des fins d'augmentation de la biodiversité;
- la préservation de locaux commerciaux ou industriels relativement abordables au bénéfice, notamment, d'activités créatives, malgré la pression exercée par le marché résidentiel, et ce, tout en facilitant la réalisation de projets de construction de logements sociaux.



Objectifs

Les intentions soutenant la vision du secteur des abords des voies du CP s'étendant de la rue Hutchison à la rue Saint-Denis sont principalement de :

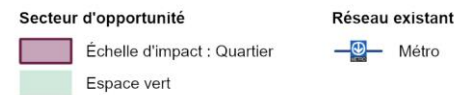
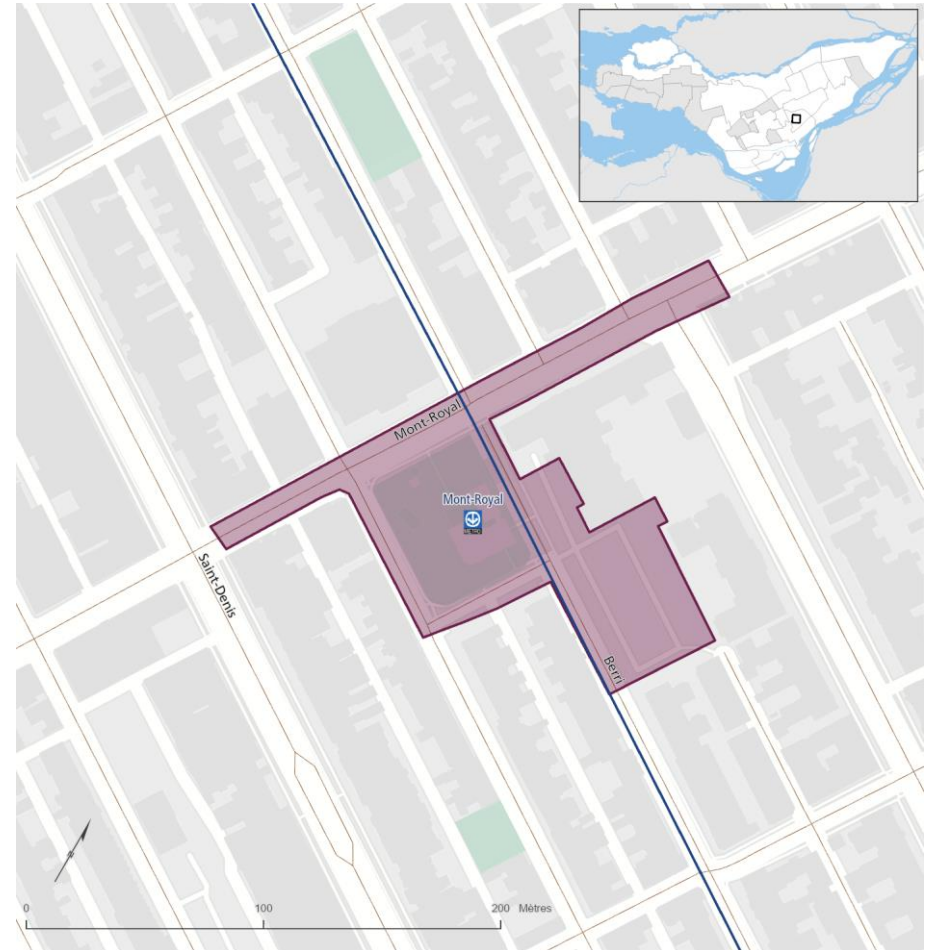
- poursuivre ou mettre en œuvre les multiples démarches de planification;
- favoriser la concertation de la planification des interventions projetées ainsi que de celles à prévoir, notamment en lien avec le remplacement de l'actuel viaduc Rosemont–Van Horne;
- développer une complémentarité d'activités assurant une transition entre le corridor ferroviaire et le milieu résidentiel établi au sud, tout en répondant aux besoins des populations qui y habitent;
- multiplier les espaces naturels et les lieux publics;
- compléter et consolider les réseaux de pistes cyclables et d'allées cyclopédestres;
- revoir l'aménagement du domaine public (rues, trottoirs, éclairage, etc.) afin de répondre adéquatement aux besoins inhérents des diverses fonctions et offrir une ambiance généralement propice à la marche;
- encourager la mise en place de mesures d'atténuation des nuisances et des risques associés aux activités ferroviaires;
- favoriser la préservation et la mise en valeur d'anciens édifices industriels offrant une possibilité de recyclage.

Les orientations qui sous-tendent la planification de ce secteur pourraient notamment se traduire par les interventions suivantes, dont plusieurs, non encore réalisées, ont toutefois déjà été proposées dans le cadre de planifications diverses :

- remplacer Le viaduc Rosemont–Van Horne, entre la rue Saint-Denis et la rue Saint-Urbain, entraînant, selon l'option retenue, des effets sur la circulation et les déplacements ainsi que des opportunités de réaménagement du sol dégagé;
- sécuriser et embellir les viaducs (passages inférieurs) sous les voies ferrées (éclairage architectural, intégration d'art public, etc.), notamment dans l'axe de l'avenue du Parc (intervention structurante projetée dans le PDUES);
- réaménager l'intersection Parc/Van Horne (intervention structurante projetée dans le PDUES);
- aménager un passage à niveau dans l'axe de l'avenue Henri-Julien (planification du secteur Sain-Viateur Est);
- finaliser le réseau d'allées cyclopédestres dans le secteur Saint-Viateur Est, entre l'avenue De Gaspé et l'avenue Henri-Julien, au nord de la rue Maguire (allées de l'Alma et du Carmel) (planification du secteur Saint-Viateur Est);
- fermer et réaménager l'emprise de la rue Cloutier (en lien avec le redéveloppement de la propriété du 15, rue Bernard Est achetée par la Ville à des fins de construction de logements sociaux);
- recycler l'édifice du 1, avenue Van Horne et réaménager ses abords immédiats.



Secteur de la place Gérald-Godin	✓ Planifié	<input type="checkbox"/> À planifier
Arrondissement du Plateau-Mont-Royal	<input type="checkbox"/> Secteur priorisé	
Échelle d'impact	<input type="checkbox"/> Métropolitaine	✓ Quartier
Accès au transport collectif structurant	✓ Existant	✓ Projeté
Indice d'équité des milieux de vie (IEMV)	<input type="checkbox"/> Secteur vulnérable et prioritaire	✓ À proximité d'un secteur vulnérable et prioritaire
Opportunités	<input type="checkbox"/> Augmentation de l'offre résidentielle ✓ Amélioration/consolidation de l'accès aux ressources du quotidien <input type="checkbox"/> Amélioration/consolidation des activités économiques	✓ Amélioration/consolidation (forme et fonctions urbaines) ✓ Transformation (formes et fonctions urbaines) <input type="checkbox"/> Valorisation des milieux naturels
Types d'action	<input type="checkbox"/> Réglementation <input type="checkbox"/> Investissements ✓ Réaménagement du domaine public	<input type="checkbox"/> Planification (élaboration ou actualisation) <input type="checkbox"/> Programme de financement <input type="checkbox"/> Étude hydraulique pour évaluer la capacité des réseaux d'égout



Carte 4-71 Secteur de la place Gérald-Godin



Contexte

Le secteur de la place Gérald-Godin constitue une porte d'entrée marquante et un lieu de rencontre incontournable sur Le Plateau-Mont-Royal en raison de son accessibilité en transport collectif structurant, de la présence d'équipements culturels et de sa localisation géographique centrale qui en font le cœur de l'arrondissement ainsi qu'un pôle de mobilité. Le projet couvre le secteur autour de la station de métro Mont-Royal (ligne orange). Plus précisément, il est bordé par l'avenue du Mont-Royal Est au nord, de la rue Saint-Denis à la rue Saint-Hubert, des rues Rivard à l'est, Berri à l'ouest et de la rue des Utilités publiques au sud.

En lien avec les travaux de réfection de l'édicule de métro de la Société de transport de Montréal (STM), la place Gérald-Godin a été agrandie avec l'ajout des tronçons des rues Berri et Rivard, entre l'avenue du Mont-Royal Est et la rue des Utilités publiques. Le projet englobe également l'ancien stationnement du Centre de services communautaires du Monastère et l'ancien stationnement du sanctuaire qui seront transformés en espaces verts.

Ainsi, dès l'annonce de la STM d'agrandir et de mettre aux normes l'édicule du métro Mont-Royal en 2013, l'arrondissement a saisi l'opportunité de réfléchir à ce secteur névralgique. Une réflexion en profondeur a été organisée et a permis aux citoyennes et aux citoyens de participer à la démarche de cocréation « Imaginons la place Gérald-Godin! », pour développer la vision du secteur.

Le projet d'aménagement du secteur de la place Gérald-Godin comprend quatre volets :

- le projet de la STM qui a notamment permis de rendre la station accessible universellement et de réaménager une partie de la place publique, de la rue Berri entre l'avenue du Mont-Royal Est et la rue des Utilités publiques. L'inauguration de l'édicule a eu lieu en juillet 2022;
- l'aménagement de la place Gérald-Godin et son agrandissement avec l'ajout des superficies des tronçons des rues Berri et Rivard, entre Mont-Royal et la rue des Utilités publiques, ainsi que les rues bordant ces espaces publics, soit les rues Berri, Rivard et Utilités publiques;
- l'acquisition et l'aménagement du terrain du Centre de services communautaires du Monastère, ancien stationnement, pour en faire un espace parc ainsi que de l'ancien stationnement du sanctuaire, pour en faire un jardin;
- l'aménagement de l'avenue du Mont-Royal Est, entre les rues Saint-Denis et Saint-Hubert, pour donner plus d'espace aux transports actif et collectif.

Les opportunités pour le secteur sont :

- la localisation centrale du secteur au sein de l'arrondissement;
- la desserte en transport collectif structurant grâce au métro;
- la proximité du Réseau express vélo, localisé sur la rue Saint-Denis;
- la piétonnisation saisonnière de l'avenue du Mont-Royal Est;
- les potentiels de développement structurant pour le secteur grâce à la présence d'équipements et d'installation culturelle et l'offre commerciale de l'avenue du Mont-Royal Est et la rue Saint-Denis;
- la présence d'anciens stationnements et le potentiel offert par ceux-ci.

Les enjeux d'aménagement et de mobilité pour le secteur sont :

- la cohabitation entre les différents types de transport;
- l'absence d'espaces verts dans le secteur en réponse aux besoins de la population;
- les nuisances générées par la circulation motorisée;
- les problèmes sociaux liés à l'occupation de la place Gérald-Godin.

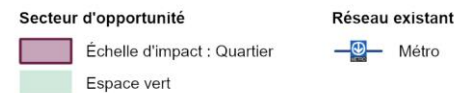
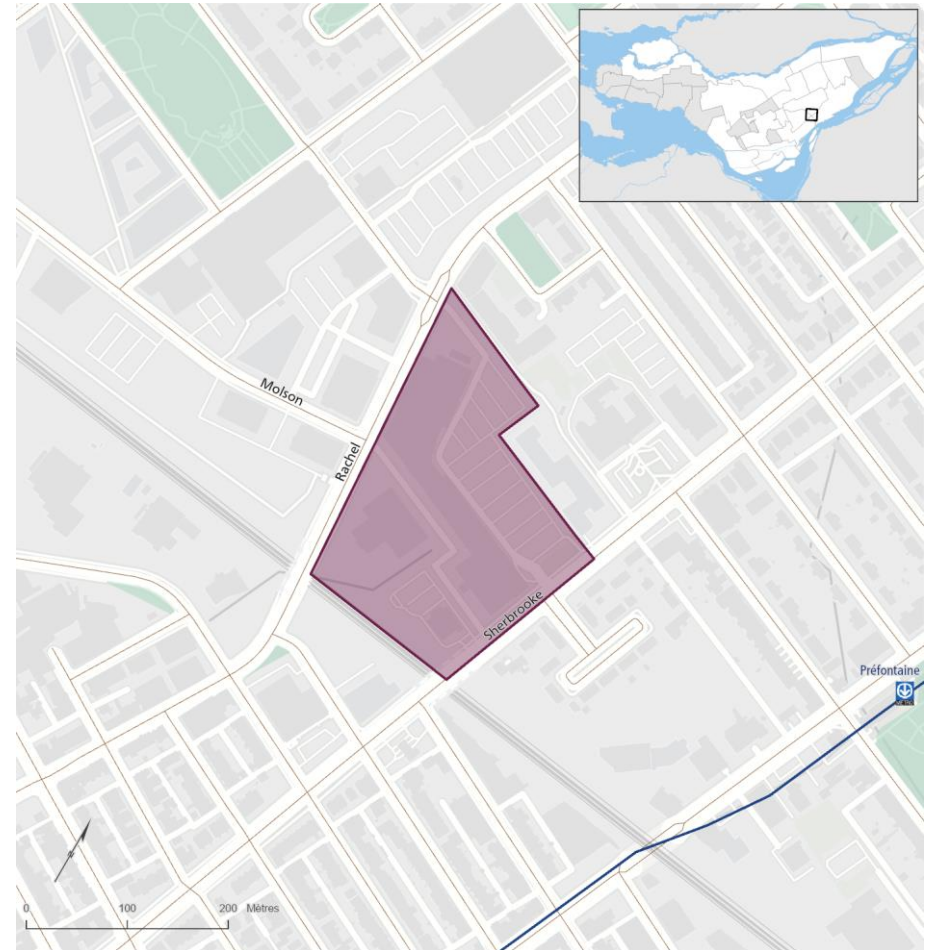
Objectifs

Les intentions générales pour le secteur visent à :

- créer une place emblématique au cœur du quartier;
- assurer la continuité, la sécurité et la convivialité des cheminements piétonniers et cyclistes ainsi que leur harmonie avec les autres modes de transports;
- dynamiser les pourtours de la place et favoriser la diversité, le dynamisme et l'attractivité de ses activités et de celles du secteur limitrophe;
- intégrer le projet de transformation de l'édicule du métro aux nouveaux aménagements de la place, entre autres, en valorisant la transparence et la lumière;
- faire participer la place à la dynamique culturelle caractéristique du Plateau;
- maximiser la présence d'espaces plantés participant au renforcement de la trame verte urbaine et rappelant la présence de la montagne à proximité.



Centre commercial Maisonneuve	<input type="checkbox"/> Planifié	<input checked="" type="checkbox"/> À planifier
Arrondissement de Rosemont–La Petite-Patrie	<input type="checkbox"/> Secteur priorisé	
Échelle d'impact	<input type="checkbox"/> Métropolitaine	<input checked="" type="checkbox"/> Quartier
Accès au transport collectif structurant	<input checked="" type="checkbox"/> Existant	<input checked="" type="checkbox"/> Projeté
Indice d'équité des milieux de vie (IEMV)	<input type="checkbox"/> Secteur vulnérable et prioritaire	<input checked="" type="checkbox"/> À proximité d'un secteur vulnérable et prioritaire
Opportunités	<input checked="" type="checkbox"/> Augmentation de l'offre résidentielle <input checked="" type="checkbox"/> Amélioration/consolidation de l'accès aux ressources du quotidien <input type="checkbox"/> Amélioration/consolidation des activités économiques	<input checked="" type="checkbox"/> Amélioration/consolidation (forme et fonctions urbaines) <input checked="" type="checkbox"/> Transformation (formes et fonctions urbaines) <input type="checkbox"/> Valorisation des milieux naturels
Types d'action	<input checked="" type="checkbox"/> Réglementation <input checked="" type="checkbox"/> Investissements <input checked="" type="checkbox"/> Réaménagement du domaine public	<input checked="" type="checkbox"/> Planification (élaboration ou actualisation) <input type="checkbox"/> Programme de financement <input type="checkbox"/> Étude hydraulique pour évaluer la capacité des réseaux d'égout



Carte 4-72 Centre commercial Maisonneuve



Contexte

Le site visé est situé dans l'arrondissement de Rosemont–La Petite-Patrie à la limite des arrondissements du Plateau-Mont-Royal, de Ville-Marie et de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve. Il est bordé par la rue Sherbrooke Est, l'emprise du CP, la rue Rachel Est et le sentier Préfontaine. Il est situé à environ 350 mètres de la station de métro Préfontaine et est desservi par un réseau de pistes cyclables (Rachel, Molson). Le site est adjacent à l'emprise du CP où le prolongement du Réseau-Vert est prévu depuis 1995.

Le secteur regroupe un pôle commercial localisé à la jonction entre les secteurs d'emplois du Technopôle Angus et du Plateau Est et les secteurs résidentiels d'Angus, de Sainte-Marie, d'Hochelaga et du Plateau.

À la suite de la fermeture des Ateliers Angus en 1994, le secteur s'est redéveloppé principalement autour des fonctions de bureaux, d'industries légères, de santé et d'habitation. Avec les projets de Solotech, de Norampac, de l'îlot central du Technopôle Angus et de U31, une réduction de l'espace consacré à l'emploi au profit de l'habitation de plus grande densité est constatée.

Plus précisément, le site a une superficie d'environ 48 hectares et comporte trois propriétés distinctes, soit : le centre commercial Maisonneuve, Bell Canada et McDonald's. Dû à la taille de l'îlot, un vaste transit véhiculaire s'effectue sur le terrain du centre commercial. Ce transit, combiné au sentier Préfontaine et à la piste cyclable sur la rue Rachel, entraîne des conflits et de l'insécurité à l'intersection des rues André-Laurendeau et Rachel Est. L'aménagement de ces propriétés est axé sur la circulation des véhicules, notamment par la présence de vastes stationnements extérieurs, ce qui contribue par ailleurs aux îlots de chaleur.

La planification du secteur du centre commercial Maisonneuve s'inscrit dans le cadre de la planification détaillée du secteur du Plateau Est et de ses abords pour lequel un meilleur arrimage entre le secteur Angus et celui du Plateau Est est souhaité. De plus, il répond à une recommandation de l'Office de consultation de Montréal, émise dans le cadre du projet de l'îlot central du Technopôle Angus en 2017, d'amorcer une démarche de planification détaillée du secteur Angus en incluant les orientations de développement du centre commercial Maisonneuve.

Cette démarche est d'autant plus importante que :

- le terrain de Bell Canada est vacant;
- le propriétaire du centre commercial Maisonneuve étudie l'opportunité de mettre en valeur son terrain;
- le site a un potentiel de redéveloppement élevé;
- l'enjeu de la circulation est important sur le site.

Les enjeux d'aménagement et de mobilité pour le secteur sont :

- l'utilisation sous-optimale du territoire, avec de grands espaces vacants ou consacrés au stationnement;
- le redéveloppement résidentiel récent sur le front est, entre Sherbrooke et Rachel;
- la présence d'un obstacle dans le parcours entre le métro Préfontaine au sud et le quartier Angus au nord, ce qui nuit à la convivialité de l'accès au transport collectif;
- la présence d'un important îlot de chaleur et la minéralisation massive de l'espace;
- l'inhospitalité du milieu pour le piéton;
- la présence d'un carrefour de liens cyclables important à proximité (Molson et Rachel);
- la consolidation de corridors de biodiversité (Rachel et abord des voies ferrées).



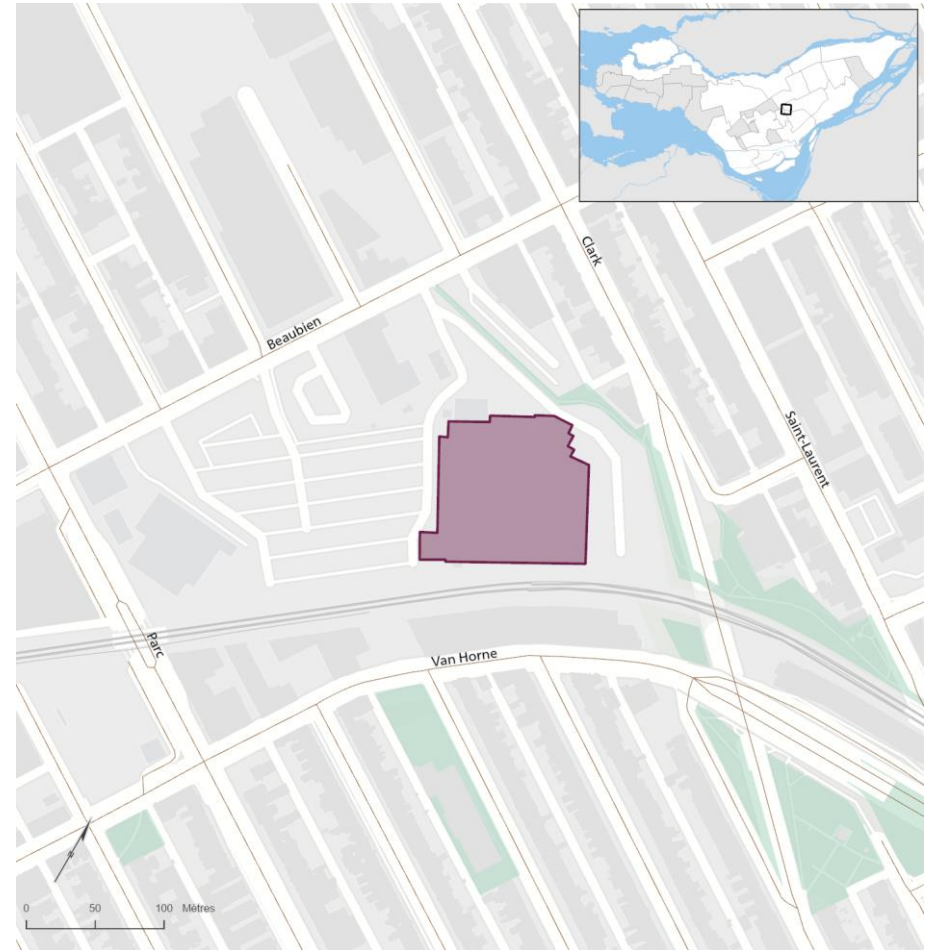
Objectifs

Les intentions générales pour le secteur sont :

- créer un quartier mixte où se côtoient logements, commerces et lieux d'emplois, dans le prolongement du technopôle Angus;
- intensifier et diversifier les activités du pôle commercial en :
 - maintenant la fonction commerciale sur une grande partie du rez-de-chaussée des bâtiments;
 - proposant une continuité commerciale au rez-de-chaussée des bâtiments faisant face aux rues Molson et Sherbrooke Est;
 - consolidant le secteur d'emplois en bordure des voies ferrées du CP avec des entreprises créatrices d'emplois sur le site et compatibles avec la fonction d'habitation.
- favoriser la perméabilité du site et sa connexion avec les quartiers voisins en :
 - envisageant le prolongement de la rue Molson jusqu'à l'intersection de la rue Sherbrooke Est et de la place De Léry;
 - prolongeant le Réseau-Vert jusqu'à la rue Sherbrooke Est, en bordure de l'emprise du Canadien Pacifique (CP);
 - aménageant une promenade piétonne publique ponctuée d'espaces libres, au cœur du site
 - aménageant des voies cyclables en site propre et des trottoirs généreux.
- assurer une bonne cohabitation des usages en :
 - considérant l'emplacement des logements, des cours et des parcs dans la localisation des aires de chargement et d'entreposage des déchets pour minimiser les nuisances et garantir la quiétude des résidentes et résidents;
 - considérant l'emplacement des logements, des cours et des parcs dans la localisation des équipements mécaniques afin de minimiser les nuisances et garantir la quiétude des résidentes et résidents.
- créer un environnement unique, verdoyant, tenant compte de l'échelle du piéton et mettant de l'avant les principes du Plan directeur de biodiversité de l'arrondissement;
- favoriser l'audace et l'innovation architecturales des bâtiments.



Secteur de l'ancienne cour de triage Beaubien	<input type="checkbox"/> Planifié	✓ À planifier
Arrondissement de Rosemont–La Petite-Patrie	<input type="checkbox"/> Secteur priorisé	
Échelle d'impact	<input type="checkbox"/> Métropolitaine	✓ Quartier
Accès au transport collectif structurant	<input type="checkbox"/> Existant	✓ Projeté
Indice d'équité des milieux de vie (IEMV)	<input type="checkbox"/> Secteur vulnérable et prioritaire	✓ À proximité d'un secteur vulnérable et prioritaire
Opportunités	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Augmentation de l'offre résidentielle ✓ Amélioration/consolidation de l'accès aux ressources du quotidien <input type="checkbox"/> Amélioration/consolidation des activités économiques 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Amélioration/consolidation (forme et fonctions urbaines) ✓ Transformation (formes et fonctions urbaines) <input type="checkbox"/> Valorisation des milieux naturels
Types d'action	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Réglementation ✓ Investissements ✓ Réaménagement du domaine public 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Planification (élaboration ou actualisation) <input type="checkbox"/> Programme de financement <input type="checkbox"/> Étude hydraulique pour évaluer la capacité des réseaux d'égout



Carte 4-73 Secteur de l'ancienne cour de triage Beaubien



Contexte

La planification du secteur de l'ancienne cour de triage Beaubien s'inscrit dans la foulée de la planification plus large effectuée dans le cadre du plan de développement urbain, économique et social des secteurs Marconi-Alexandra, Atlantic, Beaumont et De Castelnau (PDUES). Une planification particulière à ce site est nécessaire compte tenu de la concentration de terrains à potentiel de redéveloppement au sud de la rue Beaubien Ouest.

Le secteur se trouve à l'extrémité ouest de l'arrondissement de Rosemont–La Petite-Patrie et est délimité par la rue Clark à l'est, l'avenue du Parc à l'ouest, la rue Beaubien Ouest au nord et l'emprise du CP au sud. Il constitue la partie sud du quartier Marconi-Alexandra.

Six propriétaires différents se partagent ce territoire. Le terrain d'un magasin à grande surface occupe environ les deux tiers de ce secteur. Le Réseau-Vert coupe à travers ces terrains pour rejoindre le futur parc des Gorilles au nord.

À plus large échelle, le quartier Marconi-Alexandra est marqué par un entremêlement de la fonction résidentielle et industrielle. Cette mixité entre milieux de vie et lieux d'emplois et la proximité de l'environnement commercial du boulevard Saint-Laurent en font un quartier où il est envisageable de vivre, travailler et se divertir dans un rayon d'un kilomètre.

Les enjeux d'aménagement et de mobilité pour le secteur sont :

- l'utilisation sous-optimale du territoire, avec de vastes espaces consacrés au stationnement;
- la localisation stratégique des terrains à proximité d'un noyau d'emplois;
- les pressions immobilières affectant la viabilité des ateliers d'artistes dans le quartier;
- la cohabitation parfois difficile entre le milieu résidentiel et les usages d'emploi plus intensifs;
- la présence importante d'îlots de chaleur et la forte minéralisation des sols;
- le déficit important en espaces verts;
- l'établissement d'un corridor de biodiversité dans la continuité de l'antenne tirant vers le nord (futur parc des Gorilles).

Objectifs

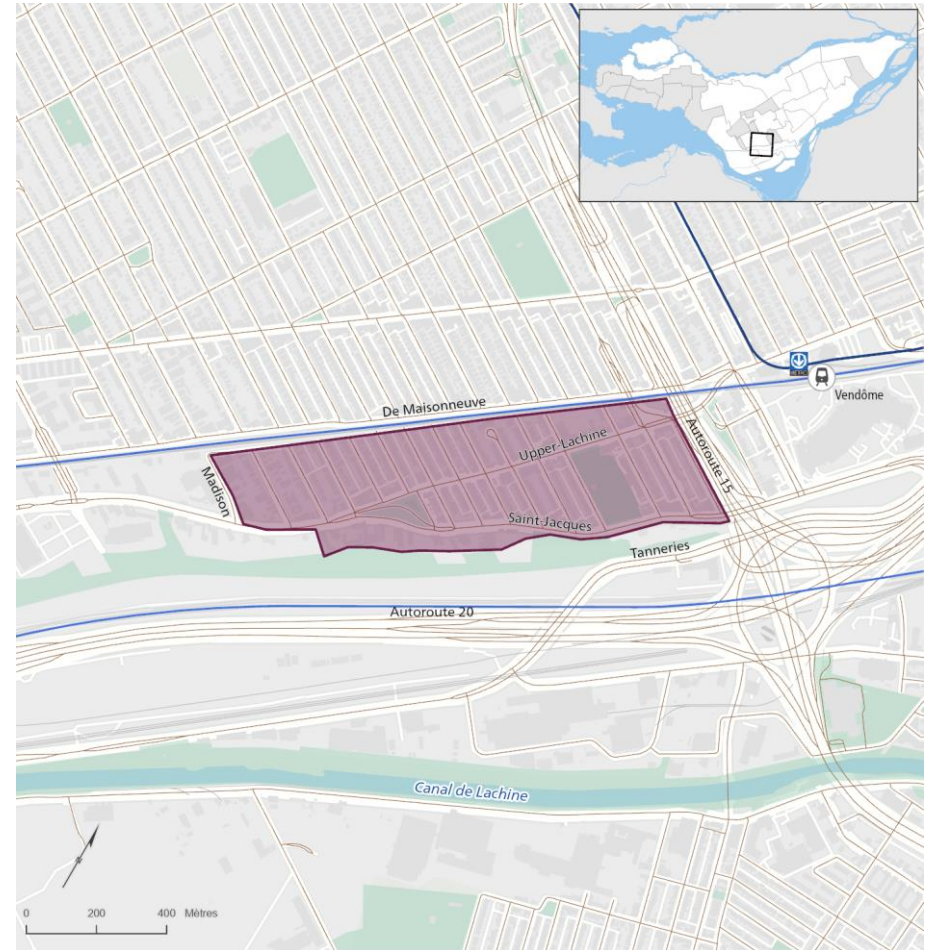
Les intentions générales pour le secteur visent à :

- privilégier une densification du cadre bâti :
 - préconiser la consolidation du front bâti sur la rue Beaubien;
 - favoriser le redéveloppement du site à des fins d'habitations, notamment pour des logements sociaux et abordables;
- favoriser l'établissement d'une mixité d'usages sur le site, à l'image du quartier, et notamment une mixité verticale des usages;
- prioriser les emplois et les ateliers d'artistes lors du recyclage des bâtiments d'intérêt existants;
- prévoir l'intégration d'ateliers d'artistes;
- prioriser les espaces réservés aux emplois à proximité de la voie ferrée;
- prévoir la création d'un parcours piétonnier ou d'une piste multifonctionnelle en bordure de la voie ferrée qui permettra de relier la piste du Réseau-Vert à l'ancienne gare qui est située à l'ouest du site, et faire de cet espace un corridor favorisant la biodiversité;
- prévoir la présence d'espaces verts qui contribuent à créer une coulée verte vers le nord;
- assurer un verdissement important des propriétés privées;
- prévoir la présence de toits verts afin de contribuer à la diminution des îlots de chaleur;
- mettre en valeur les anciennes emprises ferroviaires.


Les secteurs d'opportunité d'échelle d'impact de quartier dans la Zone Grand Sud-Ouest





Quartier Saint-Raymond	<input type="checkbox"/> Planifié	<input checked="" type="checkbox"/> À planifier
Arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce	<input type="checkbox"/> Secteur priorisé	
Échelle d'impact	<input type="checkbox"/> Métropolitaine	<input checked="" type="checkbox"/> Quartier
Accès au transport collectif structurant	<input checked="" type="checkbox"/> Existant	<input checked="" type="checkbox"/> Projeté
Indice d'équité des milieux de vie (IEMV)	<input checked="" type="checkbox"/> Secteur vulnérable et prioritaire	<input checked="" type="checkbox"/> À proximité d'un secteur vulnérable et prioritaire
Opportunités	<input checked="" type="checkbox"/> Augmentation de l'offre résidentielle <input checked="" type="checkbox"/> Amélioration/consolidation de l'accès aux ressources du quotidien <input type="checkbox"/> Amélioration/consolidation des activités économiques	<input checked="" type="checkbox"/> Amélioration/consolidation (forme et fonctions urbaines) <input type="checkbox"/> Transformation (formes et fonctions urbaines) <input checked="" type="checkbox"/> Valorisation des milieux naturels
Types d'action	<input checked="" type="checkbox"/> Réglementation <input checked="" type="checkbox"/> Investissements <input checked="" type="checkbox"/> Réaménagement du domaine public	<input checked="" type="checkbox"/> Planification (élaboration ou actualisation) <input type="checkbox"/> Programme de financement <input type="checkbox"/> Étude hydraulique pour évaluer la capacité des réseaux d'égout



Secteur d'opportunité

-  Échelle d'impact : Quartier
-  Espace vert

Réseau existant

-  Métro
-  Train de banlieue

Carte 4-74 Quartier Saint-Raymond



Contexte

Le quartier Saint-Raymond est situé à proximité de la station intermodale Vendôme, du campus hospitalier Glen ainsi que du secteur Crowley/Décarie qui présente une conversion à des fins résidentielles. Il est encadré par des frontières géographiques bien définies, soit la voie ferrée du Canadien Pacifique au nord, l'autoroute Décarie à l'est et la falaise Saint-Jacques au sud.

La fonction résidentielle est établie au sud de la voie ferrée et au nord de la rue Saint-Jacques, avec un milieu de vie qui s'étend de part et d'autre du chemin Upper Lachine offrant une faible activité commerciale et des services de proximité. La rue Saint-Jacques, quant à elle, agit comme un axe de circulation de transit est-ouest alternatif à l'autoroute 20.

Les espaces commerciaux et industriels longeant la rue Saint-Jacques sont sous-utilisés et déstructurés. Les activités sont principalement orientées vers l'automobile, l'industrie de la construction et de la rénovation.

Le quartier est desservi par deux parcs publics, le parc Georges-Saint-Pierre et le Belvédère Terry-Fox, tandis que le territoire au sud de la rue Saint-Jacques est situé dans le parc-nature de l'écoterritoire de la falaise.

L'ensemble est structuré par la présence du chemin Upper Lachine et par la rue Saint-Jacques, cette dernière étant un tracé fondateur pour le territoire montréalais.

Les enjeux d'aménagement et de mobilité du secteur sont :

- l'isolement du quartier par rapport aux autres quartiers de l'arrondissement;
- la pression immobilière à venir en lien avec le redéveloppement du secteur Crowley-Décarie;
- la sous-utilisation des espaces et la faible qualité architecturale de certains bâtiments sur la rue Saint-Jacques;
- la vitalité de l'offre commerciale du chemin Upper Lachine;
- la préservation de la vocation communautaire du quartier;
- la cohabitation difficile de certaines activités industrielles et commerciales avec les secteurs résidentiels établis et les espaces publics;
- la mobilité active et les conditions limitées de franchissement des infrastructures ferroviaires au nord ou de l'emprise de l'autoroute Décarie à l'est vers le CUSM et la station Vendôme;
- la préservation de la falaise Saint-Jacques et la mise en valeur de son paysage depuis le quartier résidentiel;
- l'amélioration du paysage urbain et de la qualité du cadre bâti.

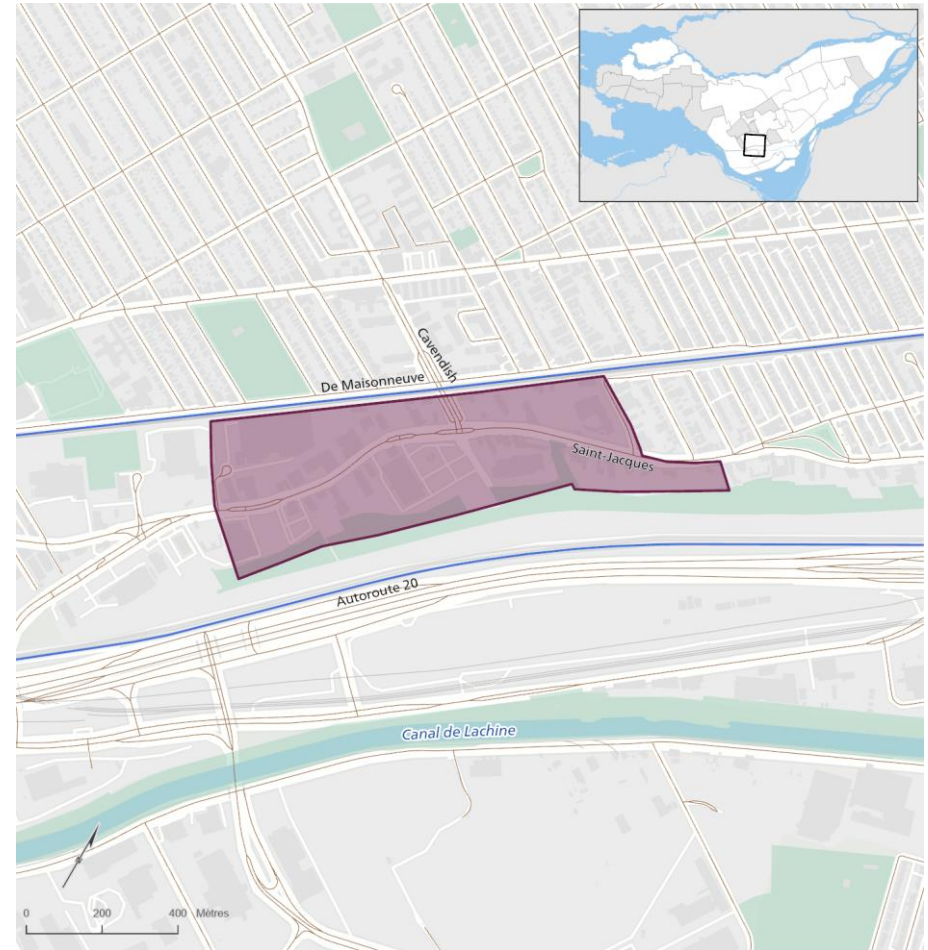
Objectifs

Les intentions préliminaires pour le Quartier Saint-Raymond sont les suivantes :

- moduler la densité bâtie pour assurer une intégration harmonieuse avec le tissu urbain existant;
- favoriser le maintien et la création de logements sains, répondant aux besoins de la population, notamment en matière de logements familiaux, sociaux et abordables;
- convertir les activités commerciales et industrielles par des activités pouvant contribuer davantage à la mixité et la mise en valeur du secteur;
- élaborer une vision de développement et une stratégie de revitalisation commerciale pour le secteur;
- favoriser la mise en place d'initiatives communautaire et sociale permettant d'améliorer la qualité et le cadre de vie des résidentes et résidents du secteur;
- assurer la connectivité du secteur avec les quartiers environnants au moyen d'interventions favorables à la mobilité;
- sécuriser les parcours piétons et cyclables dans le secteur et vers les quartiers environnants;
- améliorer les conditions d'accessibilité par mobilité active aux aménagements existants et futurs du parc-nature de l'écoterritoire de la falaise depuis le quartier Saint-Raymond et particulièrement depuis la rue Saint-Jacques;
- améliorer le paysage urbain et les déplacements actifs en misant sur un verdissement accru et le réaménagement du domaine public, notamment le long du chemin Upper Lachine;
- réaménager l'intersection Saint-Jacques et Upper Lachine à des fins résidentielles et d'espaces verts;
- poursuivre les études et acquisitions de terrain afin d'assurer la protection et la mise en valeur de la falaise Saint-Jacques;
- maintenir une accessibilité restreinte à la falaise afin de protéger la faune et la flore;
- tirer profit du tracé sinueux de la rue Saint-Jacques par des implantations rehaussant la qualité du paysage urbain afin de mettre en valeur le caractère historique de ce lieu.



Saint-Jacques/Cavendish	<input type="checkbox"/> Planifié	✓ À planifier
Arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce	<input type="checkbox"/> Secteur priorisé	
Échelle d'impact	<input type="checkbox"/> Métropolitaine	✓ Quartier
Accès au transport collectif structurant	✓ Existant	✓ Projeté
Indice d'équité des milieux de vie (IEMV)	✓ Secteur vulnérable et prioritaire	✓ À proximité d'un secteur vulnérable et prioritaire
Opportunités	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Augmentation de l'offre résidentielle ✓ Amélioration/consolidation de l'accès aux ressources du quotidien <input type="checkbox"/> Amélioration/consolidation des activités économiques 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Amélioration/consolidation (forme et fonctions urbaines) ✓ Transformation (formes et fonctions urbaines) ✓ Valorisation des milieux naturels
Types d'action	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Réglementation ✓ Investissements ✓ Réaménagement du domaine public 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Planification (élaboration ou actualisation) <input type="checkbox"/> Programme de financement <input type="checkbox"/> Étude hydraulique pour évaluer la capacité des réseaux d'égout



Carte 4-75 Saint-Jacques/Cavendish



Contexte

Le secteur Saint-Jacques/Cavendish est délimité à l'est par la rue Madison, au nord par la voie ferrée du Canadien Pacifique, à l'ouest par le rond-point Lily-Simon et au sud par la falaise Saint-Jacques.

Il s'agit d'un pôle de commerce régional de moyenne et grande surface aménagé sur de très grands lots dotés d'espaces de stationnement sous-utilisés et généralement aménagés en front de rue.

Les abords de la rue Saint-Jacques sont hétérogènes et peu structurés, reflétant une forte dépendance à l'usage de l'automobile. En effet, la rue Saint-Jacques sert d'axe de circulation alternatif est-ouest à l'autoroute 20, avec une forte circulation routière.

La rue Cavendish constitue l'un des trois liens vers le quartier résidentiel établi au nord de la voie ferroviaire et est une voie d'accès vers les grands axes routiers au sud, pour les automobilistes venant du nord. Le territoire au sud de la rue Saint-Jacques est situé dans le parc-nature de l'écoterritoire de la falaise.

Les enjeux d'aménagement et de mobilité pour le secteur sont :

- l'isolement du secteur;
- la cohabitation difficile de certaines activités industrielles et commerciales avec les secteurs résidentiels établis en périphérie du secteur;
- la perte de vitalité du secteur d'emploi;
- la très grande dépendance à l'automobile et les effets générés;
- l'utilisation de la rue Saint-Jacques comme voie de transit pour le camionnage;
- la déficience de la desserte en transport collectif (axe est-ouest);
- l'inhospitalité du secteur pour les déplacements actifs;
- la préservation de la falaise Saint-Jacques et la mise en valeur de son paysage;
- la détérioration du paysage urbain et le délabrement du cadre bâti;
- la sous-utilisation des stationnements de surface qui génèrent d'importants îlots de chaleur.

Objectifs

Les intentions préliminaires pour le secteur sont les suivantes :

- soutenir la transformation du secteur en un milieu de vie complet à échelle humaine;
- réévaluer les vocations du secteur et le statut de la rue Saint-Jacques comme voie de camionnage;
- améliorer la desserte du secteur par l'implantation d'un mode de transport collectif structurant sur Cavendish et Saint-Jacques;
- faciliter l'implantation d'une gare au niveau de l'intersection de l'avenue Cavendish;
- encourager le transfert modal vers les modes de transport collectifs et actifs;
- rehausser la qualité des aménagements du domaine public de la rue Saint-Jacques;
- poursuivre les études et acquisitions de terrain afin d'assurer la protection et la mise en valeur de la falaise Saint-Jacques;
- créer un accès aux aménagements existants et futurs du parc-nature de l'écoterritoire de la falaise, depuis la rue Saint-Jacques, et la rendre accessible aux modes actifs, de façon sécuritaire et confortable, depuis les deux trottoirs de la rue;
- réaliser un lien nord-sud vers l'arrondissement du Sud-Ouest, entre le haut de la falaise Saint-Jacques et le bas de la falaise, jusqu'au canal de Lachine, grâce à un franchissement aérien des voies de transport réservées aux modes actifs;
- créer de nouveaux espaces publics et lieux de fréquentation adjacents à la falaise;
- maintenir une accessibilité restreinte à la falaise afin de protéger la faune et la flore.



Westhaven	<input type="checkbox"/> Planifié	<input checked="" type="checkbox"/> À planifier
Arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce	<input type="checkbox"/> Secteur priorisé	
Échelle d'impact	<input type="checkbox"/> Métropolitaine	<input checked="" type="checkbox"/> Quartier
Accès au transport collectif structurant	<input checked="" type="checkbox"/> Existant	<input checked="" type="checkbox"/> Projeté
Indice d'équité des milieux de vie (IEMV)	<input checked="" type="checkbox"/> Secteur vulnérable et prioritaire	<input checked="" type="checkbox"/> À proximité d'un secteur vulnérable et prioritaire
Opportunités	<input type="checkbox"/> Augmentation de l'offre résidentielle <input checked="" type="checkbox"/> Amélioration/consolidation de l'accès aux ressources du quotidien <input type="checkbox"/> Amélioration/consolidation des activités économiques	<input checked="" type="checkbox"/> Amélioration/consolidation (forme et fonctions urbaines) <input type="checkbox"/> Transformation (formes et fonctions urbaines) <input checked="" type="checkbox"/> Valorisation des milieux naturels
Types d'action	<input checked="" type="checkbox"/> Réglementation <input checked="" type="checkbox"/> Investissements <input checked="" type="checkbox"/> Réaménagement du domaine public	<input checked="" type="checkbox"/> Planification (élaboration ou actualisation) <input type="checkbox"/> Programme de financement <input type="checkbox"/> Étude hydraulique pour évaluer la capacité des réseaux d'égout



Secteur d'opportunité

- Échelle d'impact : Quartier
- Espace vert

Réseau existant

- Train de banlieue

Carte 4-76 Westhaven



Contexte

Le secteur Westhaven est délimité par la rue Lily-Simon à l'est, la voie ferrée du Canadien Pacifique au nord, l'avenue Brock à l'ouest et la falaise Saint-Jacques au sud.

Le milieu de vie s'étend au sud de la voie ferrée et au nord de la rue Saint-Jacques, avec la rue Elmhurst comme seule voie d'accès pour traverser la voie ferrée vers le quartier et la rue Sherbrooke située au nord. L'avenue Harley, quant à elle, propose une offre commerciale de proximité.

Les espaces commerciaux et industriels en bordure de la rue Saint-Jacques sont sous-utilisés et déstructurés, avec une activité axée sur l'automobile. L'usine Lactalis est située dans la partie sud-ouest du secteur et génère un débit important de circulation de poids lourds.

Le secteur bénéficie d'une position avantageuse à proximité du campus Loyola et de la gare de train exo de Montréal-Ouest. Finalement, le territoire au sud de la rue Saint-Jacques est situé dans le parc-nature de l'écoterritoire de la falaise.

Les enjeux d'aménagement et de mobilité du secteur sont :

- l'isolement du secteur;
- la vitalité de l'offre commerciale sur la rue Harley;
- la préservation de la vocation communautaire du quartier;
- la cohabitation difficile de certaines activités industrielles et commerciales avec les secteurs résidentiels établis;
- les importantes nuisances environnementales générées par les activités industrielles sur la rue Saint-Jacques;
- la déficience de la desserte en transport collectif du secteur;
- l'absence de desserte par les services de vélo en libre-service et d'autopartage;
- la congestion automobile et la faible convivialité pour les déplacements actifs du passage à niveau de l'avenue Elmhurst;
- la préservation de la falaise Saint-Jacques et la mise en valeur de son paysage;
- la présence d'un secteur aux besoins très élevés en matière d'accessibilité aux parcs et aux équipements collectifs.

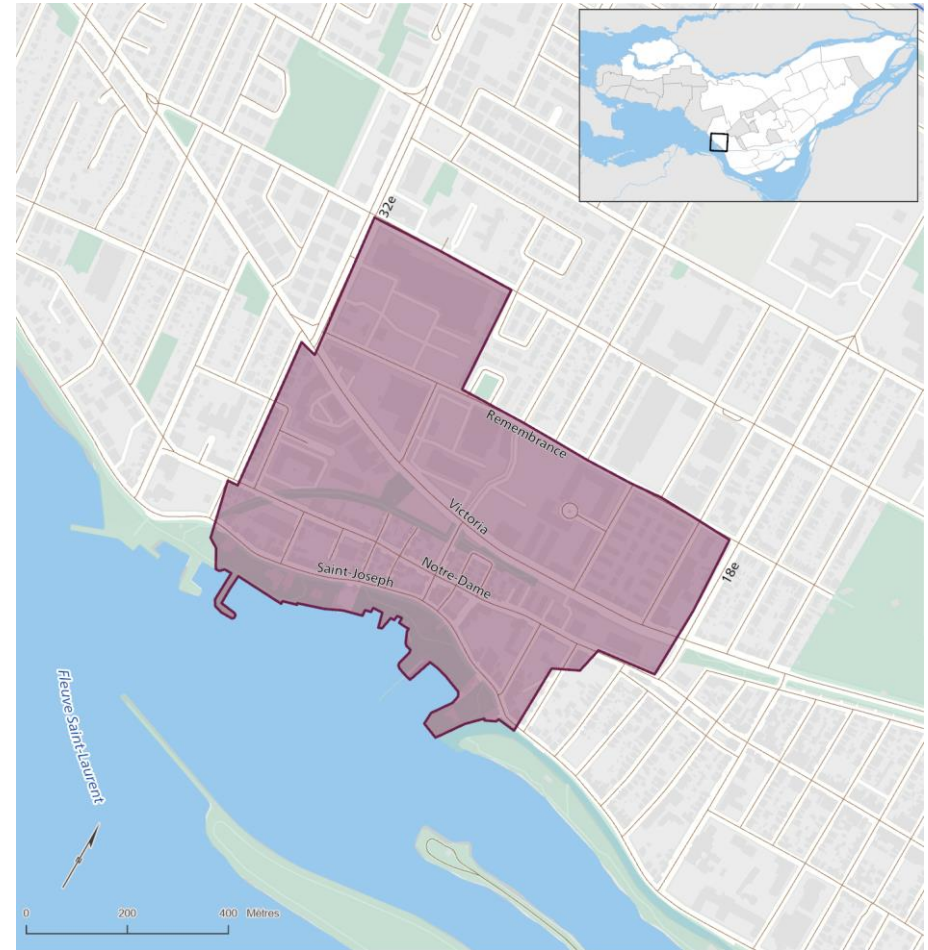
Objectifs

Les intentions préliminaires pour le secteur sont les suivantes :

- favoriser le maintien et la création de logements sains, diversifiés et inclusifs qui répondent aux besoins de la population du secteur;
- favoriser la mise en place d'initiatives communautaire et sociale permettant d'améliorer la qualité et le cadre de vie de la population du secteur;
- rehausser la qualité des aménagements et créer un environnement piétonnier sécuritaire;
- améliorer l'accessibilité au secteur, par les modes actifs et collectifs;
- améliorer le paysage urbain en misant sur un verdissement accru et le réaménagement du domaine public;
- améliorer les conditions d'accessibilité par mobilité active aux aménagements existants et futurs du parc-nature de l'écoterritoire de la falaise depuis le quartier Westhaven;
- poursuivre les études et acquisitions de terrain afin d'assurer la protection et à la mise en valeur de la falaise Saint-Jacques;
- maintenir une accessibilité restreinte à la falaise afin de protéger la faune et la flore;
- favoriser le partenariat entre la communauté et les institutions voisines.



Centre de Lachine	<input type="checkbox"/> Planifié	<input checked="" type="checkbox"/> À planifier
Arrondissement de Lachine	<input type="checkbox"/> Secteur priorisé	
Échelle d'impact	<input type="checkbox"/> Métropolitaine	<input checked="" type="checkbox"/> Quartier
Accès au transport collectif structurant	<input type="checkbox"/> Existant	<input checked="" type="checkbox"/> Projeté
Indice d'équité des milieux de vie (IEMV)	<input type="checkbox"/> Secteur vulnérable et prioritaire	<input checked="" type="checkbox"/> À proximité d'un secteur vulnérable et prioritaire
Opportunités	<input checked="" type="checkbox"/> Augmentation de l'offre résidentielle <input checked="" type="checkbox"/> Amélioration/consolidation de l'accès aux ressources du quotidien <input type="checkbox"/> Amélioration/consolidation des activités économiques	<input checked="" type="checkbox"/> Amélioration/consolidation (forme et fonctions urbaines) <input checked="" type="checkbox"/> Transformation (formes et fonctions urbaines) <input checked="" type="checkbox"/> Valorisation des milieux naturels
Types d'action	<input checked="" type="checkbox"/> Réglementation <input checked="" type="checkbox"/> Investissements <input checked="" type="checkbox"/> Réaménagement du domaine public	<input type="checkbox"/> Planification (élaboration ou actualisation) <input type="checkbox"/> Programme de financement <input type="checkbox"/> Étude hydraulique pour évaluer la capacité des réseaux d'égout



Secteur d'opportunité
 Échelle d'impact : Quartier
 Espace vert



Contexte

En 2004, le secteur regroupait environ 25 entreprises actives et quelques bâtiments industriels inoccupés. De nos jours, quelques bâtiments commerciaux vétustes présentent des locaux vacants. Bien que certains bâtiments aient été construits au début du XX^e siècle, ce secteur industriel a été développé principalement à la fin des années 1940. À la suite de la croissance et du développement rapide de l'arrondissement, le secteur est maintenant complètement enclavé au sein de quartiers essentiellement résidentiels.

La majorité des bâtiments nécessitent des travaux de rénovation majeurs et les quelques entreprises qui y sont toujours présentes peuvent être une source de nuisances pour les riverains et, plus largement, pour l'ensemble des résidentes et résidents de cette portion de l'arrondissement. Dans ce contexte, l'expansion et le développement des entreprises sont compromis et un déplacement de leurs activités dans un autre secteur voué à l'emploi pourrait s'avérer souhaitable. Depuis la dernière décennie, on observe une transformation de ce secteur, quelques entreprises ont toujours pignon sur rue et certains immeubles ont été démolis pour laisser place à de nouvelles habitations, surtout sur la portion au sud de la rue Remembrance.

Le centre commercial, le long de la 32^e Avenue, occupe un emplacement stratégique au cœur de l'arrondissement. Ce terrain pourrait notamment permettre la réalisation d'un projet de développement mixte et ainsi densifier l'environnement bâti central. De plus, le développement de ce secteur doit s'accompagner d'une réflexion plus globale quant aux modalités de la desserte par transport collectif dans l'arrondissement.

Objectifs

Certains éléments de la transition écologique seront proposés dans l'exercice de mise en valeur de ce site :

- l'intensification urbaine du secteur par l'intégration d'une densification du secteur tout en modulant les formes urbaines pour assurer l'intégration des nouvelles constructions dans leur contexte urbain;
- la mixité des usages habitation/commercial;
- le développement du transport actif ou de type utilitaire et sa traduction dans l'aménagement du site (ratio de stationnement, futures rue plus étroites, pistes cyclables, etc.);
- la gestion du transport de marchandises par système de logistique urbaine (mini-hub) ou autres camions de plus faible gabarit;

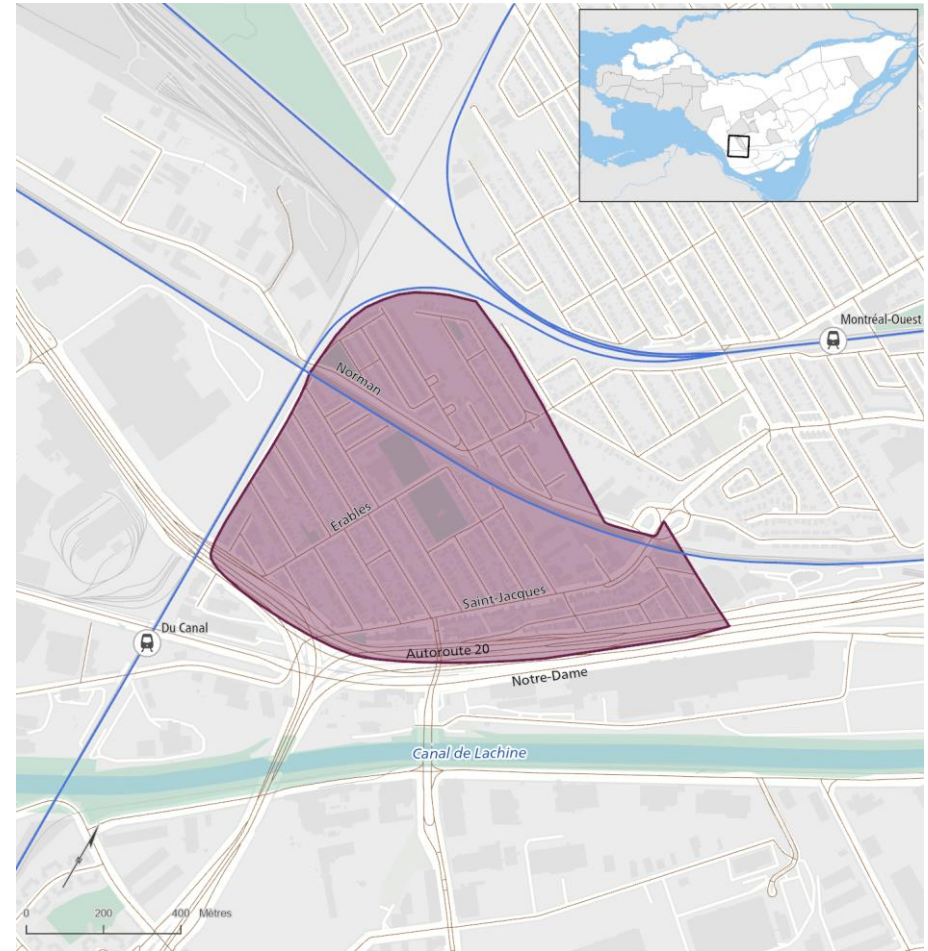
- la maximisation du verdissement;
- la gestion écologique des eaux de pluie;
- la gestion écologique des matières résiduelles et organiques;
- l'aménagement des quais de chargement destinés aux usages commerciaux à l'intérieur des bâtiments.

Les intentions générales du secteur sont les suivantes :

- soutenir la transformation du secteur à des fins mixtes :
 - favoriser la conversion de certains bâtiments à des fins résidentielles ou mixtes;
 - favoriser la réutilisation de certains sites dévitalisés ou sous-utilisés en développant de nouveaux logements, notamment des unités sociales ou abordables;
- réaménager et favoriser le développement du secteur commercial localisé à l'est de la 32^e Avenue, entre les rues Provost et Victoria;
- consolider et encadrer la 32^e Avenue par un développement mixte de façon à soutenir le dynamisme commercial le long de la 32^e Avenue;
- favoriser le déplacement dans un secteur d'emplois approprié de certaines entreprises du secteur Centre génératrices de fortes nuisances;
- soutenir et consolider le transport collectif dans l'arrondissement :
 - étudier, en collaboration avec la Société de transport de Montréal, la possibilité d'implanter un terminus d'autobus dans le secteur et de réorganiser en conséquence les circuits d'autobus desservant le territoire lachinois;
- étudier la possibilité de prolonger la 32^e Avenue vers le lac Saint-Louis;
- faciliter les déplacements des piétons et des cyclistes entre le secteur Centre et les rives du lac Saint-Louis;
- faciliter l'accès au parc riverain et aux berges du lac Saint-Louis;
- compléter le parc riverain en acquérant certains immeubles à des fins publiques.



Quartier Saint-Pierre	<input type="checkbox"/> Planifié	✓ À planifier
Arrondissement de Lachine	<input type="checkbox"/> Secteur priorisé	
Échelle d'impact	<input type="checkbox"/> Métropolitaine	✓ Quartier
Accès au transport collectif structurant	✓ Existant	✓ Projeté
Indice d'équité des milieux de vie (IEMV)	✓ Secteur vulnérable et prioritaire	✓ À proximité d'un secteur vulnérable et prioritaire
Opportunités	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Augmentation de l'offre résidentielle ✓ Amélioration/consolidation de l'accès aux ressources du quotidien ✓ Amélioration/consolidation des activités économiques 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Amélioration/consolidation (forme et fonctions urbaines) ✓ Transformation (formes et fonctions urbaines) ✓ Valorisation des milieux naturels
Types d'action	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Réglementation ✓ Investissements ✓ Réaménagement du domaine public 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Planification (élaboration ou actualisation) ✓ Programme de financement ✓ Étude hydraulique pour évaluer la capacité des réseaux d'égout



Carte 4-78 Quartier Saint-Pierre



Contexte

Le quartier (et ancienne Ville) Saint-Pierre est un territoire de 2 km² enclavé au cœur d'un carrefour de transit régional composé de deux autoroutes, d'un échangeur, de deux corridors ferroviaires et de plusieurs viaducs. Il est délimité par les voies ferrées du Canadien National (CN) et du Canadian Pacific (CP) au nord et à l'ouest, par le canal de Lachine au sud et par Montréal-Ouest à l'est.

Certaines parties du secteur industriel le long du canal de Lachine sont peu propices à une transformation à des fins résidentielles, notamment en raison de la contamination des sols élevée sur certains terrains et de la proximité d'infrastructures routières et ferroviaires générant d'importantes nuisances. Toutefois, une consolidation de cette portion de l'arrondissement à des fins d'emplois est souhaitable et permettra de conserver la vocation économique du secteur longeant le canal de Lachine et ce, en visant la revitalisation et l'innovation soutenues par le projet du corridor d'innovation du Canal de Lachine^{4.0}⁷ longeant le canal de Lachine qui traversent trois arrondissements : Le Sud-Ouest, Lasalle et Lachine.

Les enjeux d'aménagement et de mobilité pour le secteur sont :

- **l'enclavement du secteur :**

La présence de multiples infrastructures de transport autoroutier et ferroviaire (échangeur Saint-Pierre, voies ferrées, autoroute 20) complique considérablement les déplacements actifs entre les parties nord et sud du quartier Saint-Pierre ainsi que vers le futur écoquartier Lachine-Est et le reste de l'arrondissement de Lachine. De plus, dû à la barrière ferroviaire et à la dénivellation des terrains, le secteur du golf Meadowbrook n'est accessible qu'en automobile, via Montréal-Ouest. Enfin, les contraintes imposées par les barrières physiques sont aggravées par l'absence d'un système de transport collectif structurant efficace.

- **le transit véhiculaire et le camionnage :**

Le flot constant d'automobiles et de poids lourds généré par la proximité du réseau autoroutier, de la zone industrielle Nord/Richer et de la zone industrielle longeant le canal de Lachine crée des enjeux de sécurité importants pour les piétons et les cyclistes, en particulier sur la rue Saint-Jacques et aux abords de l'échangeur Saint-Pierre, aux intersections avec la rue Notre-Dame Ouest. Les infrastructures de transport génèrent également de multiples nuisances environnementales susceptibles d'affecter la santé de la population qui y habite (pollution de l'air, bruit et vibrations, etc.).

- **l'absence d'une offre commerciale de proximité :**

La multiplication des commerces de grande surface en périphérie, tant à Lachine qu'à LaSalle, a grandement contribué à la dévitalisation du quartier et à la disparition progressive des commerces de proximité le long de la rue Saint-Jacques. Le quartier Saint-Pierre présente aujourd'hui les caractéristiques d'un désert alimentaire selon la définition de la Direction régionale de la santé publique, soit un lieu à partir duquel il faut parcourir plus de 500 mètres pour accéder à des produits de qualité, frais et diversifiés. De plus, considérant la proportion importante de ménages à faible revenu, l'abordabilité de ces aliments devient cruciale.

- **l'insalubrité et le sentiment de sécurité :**

Plusieurs immeubles multilogements privés situés dans les secteurs Camille et Windsor présentent un déficit important d'entretien et des problèmes de salubrité. À l'extérieur, sur les terrains privés et dans l'espace public, les problèmes de propreté liés à la gestion des matières résiduelles sont récurrents. Enfin, la croissance dans le secteur du nombre de personnes en situation d'itinérance et de vulnérabilité, et la petite criminalité, amplifient le sentiment d'insécurité et compliquent la cohabitation dans le quartier.

- **la forte minéralisation du secteur :**

Les immenses emprises de transport et la présence de grands stationnements dans la partie sud du quartier créent de vastes îlots de chaleur dans la partie sud du quartier. De plus, la topographie en cuvette des abords de la rue Camille, combinée à la forte minéralisation, prédispose le secteur aux inondations.

- **la désuétude des bâtiments municipaux et des infrastructures communautaires :**

Dans le secteur de la rue des Érables et de l'avenue Saint-Pierre, la concentration d'équipements collectifs continue de faire écho à ce qui

⁷ Cf. la fiche « Canal de Lachine 4.0 » dans le présent chapitre.

constituait jadis le cœur civique de l'ancienne Ville Saint-Pierre. Cependant, les déficits d'entretien et d'investissements accumulés au fil des décennies ont grandement hypothéqué le parc immobilier, qui se retrouve aujourd'hui dans un état de désuétude préoccupant. Mis à part l'aréna Martin-Lapointe, qui sera rénové sous peu, le centre Fernand-Laplaïne, la bibliothèque Saint-Pierre, le parc Kirkland ainsi que les bâtiments qui abritaient jadis l'hôtel de ville et la caserne de pompier (59 et 69 avenue Saint-Pierre) nécessitent tous des travaux majeurs.

Pour le secteur le long du canal de Lachine, les enjeux soulevés sont :

- la présence de sols contaminés et l'enjeu de la décontamination des terrains et des bâtiments;
- l'identification du secteur industriel comme berceau de l'industrialisation et ensemble patrimonial industriel;
- la présence du tracé d'un ancien cours d'eau sur le site;
- la mise en valeur des vues à partir de la rue Notre-Dame et celles vers le canal de Lachine malgré le dénivellement du terrain industriel par rapport à la propriété de Parcs Canada;
- l'absence d'un lien direct vers l'ouest :
 - l'absence d'une passerelle reliant le talus de la piste cyclable longeant le canal de Lachine et le secteur d'emplois, l'échangeur Sainte-Anne-de-Bellevue et la rue Notre-Dame en contrebas, qui implique un détour considérable pour les cyclistes qui doivent se diriger vers l'est pour aller rejoindre la piste du canal;
- la préservation et la mise en valeur du patrimoine industriel d'intérêt;
- la valorisation des vestiges archéologiques présents dans le secteur;
- la présence de grandes façades aveugles, de bâtiments de gabarit imposant et ayant une emprise importante au sol et à l'architecture générique (faible hauteur, monolithique) qui complexifient leur requalification à des fins industrielles et l'intégration des dimensions de la qualité en design et en architecture pour les projets industriels de qualité;
 - la faible qualité d'aménagement des marges de recul, le long de la rue Notre-Dame;

- l'accessibilité défaillante au plan du transport actif et collectif et l'intégration de différents modes de transport afin d'aménager le site en diminuant le ratio de stationnement, en implantant de futures voies internes de circulation plus étroites, une piste multifonctionnelle, etc.);
- la présence d'un transport de marchandises axé sur un camionnage de grand gabarit plutôt que sur un transport de logistique de type mini-hub ou autres camions de plus faible gabarit;
- la présence d'un grand îlot de chaleur et une canopée quasi inexistante.



Photo 4-15 Projet de redéveloppement du 300, rue de la Berge-du-canal – Arrondissement de Lachine



Photo 4-16 Projet de redéveloppement du 300, rue de la Berge-du-canal – Arrondissement de Lachine



Objectifs

Les intentions générales pour le secteur visent à :

- agir en faveur d'une équité sociale et territoriale en ciblant les quartiers cumulant les vulnérabilités grâce aux données probantes fournies par l'indice d'équité des milieux de vie (IEMV);
- instaurer une collaboration optimale entre les milieux locaux (société civile et population), les arrondissements et les services centraux de la Ville de Montréal;
- faire converger de manière fluide les ressources financières et les expertises municipales en habitation, urbanisme, verdissement, loisir, culture, etc.

Concrètement, cela se matérialise par l'implantation de projets d'infrastructures, d'aménagement et de renforcement des communautés, tout cela afin d'améliorer l'environnement urbain et les conditions de vie des ménages du quartier Saint-Pierre. L'élaboration et la mise en œuvre des projets se fait via une gouvernance tripartite réunissant la ville centre, l'arrondissement de Lachine et la table de quartier Concert'Action Lachine.

De plus, trois projets majeurs d'aménagement et d'infrastructures, au cours de la prochaine décennie, auront un effet considérable sur la population du secteur, soit le développement de l'écoquartier Lachine-Est, la reconstruction de l'échangeur Saint-Pierre et l'aménagement d'un lien structurant de transport collectif dans le Grand Sud-Ouest ainsi que le réaménagement du quartier industriel longeant le canal de Lachine, la portion nord/est du secteur Lachine-est avec la création de nouveaux emplois à distance de marche des quartiers résidentiels.

Ainsi, les balises d'aménagement des secteurs industriels en redéveloppement sont les suivantes :

- consolider à des fins d'emplois les secteurs industriels (notamment la portion nord/est du secteur Lachine-Est, le site du 300, rue de la Berge-du-Canal, le secteur Saint-Pierre) et ce, en lien avec les intentions envisagées dans le secteur du « Canal de Lachine 4.0 »;
- appuyer la transformation de la structure économique du secteur industriel longeant le canal de Lachine en facilitant le déplacement des entreprises génératrices de nuisances dans les secteurs propices de l'arrondissement et en favorisant l'établissement d'entreprises dynamiques, associées au scénario de développement retenu pour le secteur;
- miser sur l'autonomie énergétique du projet (le verdissement des toitures et de certaines parties des murs, l'agriculture urbaine, les panneaux solaires, les espaces communautaires ou les lieux de détente pour les usagers du site);
- aménager des stationnements écologiques en créant des pôles de mobilité durables (bornes de recharge, covoiturage, vélo en libre-service);
- mettre en place des mesures de mitigation en lien avec les incidences des aléas climatiques par une conception paysagère qui mise sur le verdissement et l'augmentation de la canopée;
- privilégier la gestion écologique de l'eau (ex. bassin de rétention);
- adapter le projet pour accueillir de nouveaux usages;
- réduire l'effet de l'empreinte carbone;
- contribuer à la richesse des milieux naturels (lit d'écoulement, aménagement de noues, etc.);
- aménager le domaine public ou créer des interconnexions entre le site et les quartiers résidentiels situés plus à l'est (quartier Lachine-Est) et au nord de l'autoroute 20 (quartier Saint-Pierre);
- créer un projet vert et durable par l'emploi de procédures et de méthodes de construction qui misent sur l'utilisation de matériaux et de nouvelles technologies et de l'intérêt patrimonial du site;
- documenter, en collaboration avec les partenaires concernés, le patrimoine industriel identifié dans le secteur et notamment le 300, rue de la Berge-du-Canal afin de permettre des interventions éclairées et innovatrices en lien avec le PPU du secteur Lachine-Est;



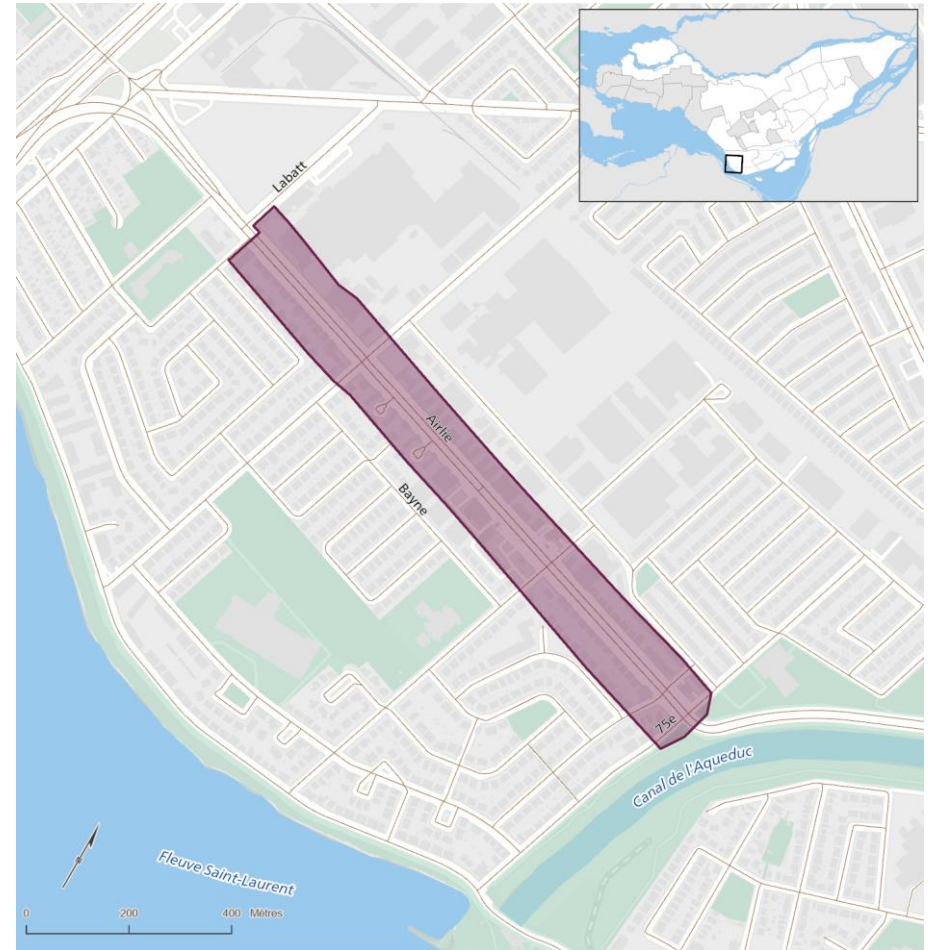
- bâtir un milieu de vie offrant aux employées et employés un environnement de travail sain, accessible par les transports collectifs et actifs, et à proximité des parcs, etc.
- assurer la création de liens entre les nouveaux parcs et espaces verts, la falaise (parc linéaire avec une piste multifonctionnelle) et le quartier résidentiel Saint-Pierre. Ces liens pourraient passer par l'échangeur Sainte-Anne-de-Bellevue, sur la rue Notre-Dame vers l'ouest, directement adjacent au pôle d'emplois situé au 300, rue de la Berge-du-Canal, afin d'éviter d'emprunter la piste cyclable longeant le canal qui représente un détour considérable vers l'est pour les usagers.

La stratégie d'intervention élaborée vise ainsi l'atteinte des résultats suivants :

- une plus grande vitalité économique et culturelle;
- l'amélioration de l'environnement urbain et des conditions de vie des ménages dans les secteurs Camille et Windsor;
- des déplacements efficaces et sécuritaires entre le quartier Saint-Pierre et le reste de l'arrondissement;
- une cohabitation harmonieuse entre les différentes activités et un renouvellement du sens de la communauté.



Airlie-Bayne	<input type="checkbox"/> Planifié	<input checked="" type="checkbox"/> À planifier
Arrondissement de LaSalle	<input type="checkbox"/> Secteur priorisé	
Échelle d'impact	<input type="checkbox"/> Métropolitaine	<input checked="" type="checkbox"/> Quartier
Accès au transport collectif structurant	<input type="checkbox"/> Existant	<input checked="" type="checkbox"/> Projeté
Indice d'équité des milieux de vie (IEMV)	<input checked="" type="checkbox"/> Secteur vulnérable et prioritaire	<input checked="" type="checkbox"/> À proximité d'un secteur vulnérable et prioritaire
Opportunités	<input checked="" type="checkbox"/> Augmentation de l'offre résidentielle <input checked="" type="checkbox"/> Amélioration/consolidation de l'accès aux ressources du quotidien <input type="checkbox"/> Amélioration/consolidation des activités économiques	<input checked="" type="checkbox"/> Amélioration/consolidation (forme et fonctions urbaines) <input type="checkbox"/> Transformation (formes et fonctions urbaines) <input type="checkbox"/> Valorisation des milieux naturels
Types d'action	<input checked="" type="checkbox"/> Réglementation <input checked="" type="checkbox"/> Investissements <input checked="" type="checkbox"/> Réaménagement du domaine public	<input checked="" type="checkbox"/> Planification (élaboration ou actualisation) <input type="checkbox"/> Programme de financement <input type="checkbox"/> Étude hydraulique pour évaluer la capacité des réseaux d'égout



Secteur d'opportunité
 Échelle d'impact : Quartier
 Espace vert



Contexte

Compris entre les rues Airlie, Bayne, la 80^e Avenue et la 90^e Avenue, le secteur est bordé au nord par un important secteur industriel et est caractérisé majoritairement par des usages résidentiels et commerciaux. Il représente également un lien avec le secteur industriel Salley-Boivin, au nord.

D'un point de vue sociodémographique, le secteur est marqué par la forte vulnérabilité de sa population et par certaines réalités sociales qui lui sont associées : immigration récente, monoparentalité, forte mobilité des locataires⁸, taux de chômage plus élevé que dans le reste de l'arrondissement et revenu moyen d'emploi des ménages en deçà de la moyenne laSalloise. À l'inverse des tendances de l'arrondissement, la population du quartier est en diminution, bien que ce secteur soit caractérisé par une densité résidentielle plus élevée. De plus, le cadre bâti peu ou pas renouvelé depuis 1980 est vieillissant et une grande proportion des logements sont insalubres ou ont besoin d'entretien majeur.

Plusieurs contraintes physiques posent des obstacles à l'accès au quartier Airlie-Bayne, notamment l'emprise industrielle et ferroviaire au nord et la Route 138 à l'ouest. De plus, il s'agit d'un secteur fortement minéralisé et peu verdi, où l'accès aux espaces verts est limité, ayant comme corollaire d'exacerber les effets déjà importants des changements climatiques et rendant plus vulnérable une population qui l'est déjà particulièrement en raison de ses caractéristiques démographiques et territoriales. Il en va de même pour l'accès aux biens et services, particulièrement d'un point de vue alimentaire.

Ainsi, le secteur souffre d'une désuétude marquée et des enjeux de santé et de sécurité publique, d'accessibilité aux biens, services et espaces de qualité, d'inclusion sociale et de développement communautaire sont constatés.

Les enjeux en matière d'aménagement et de mobilité du secteur sont :

- la revitalisation des secteurs commercial et de l'emploi;
- la gestion du taux de vacance et des immeubles abandonnés;
- la gestion de la qualité, de l'entretien et de la salubrité des logements;
- l'adaptation de l'offre de transport aux besoins de la population et la sécurisation des modes actifs, alternative à l'automobile;
- l'enclavement du milieu résidentiel et sa cohabitation avec le secteur industriel, notamment en lien avec les nuisances;

- l'importance de la circulation de transit;
- la gestion de l'offre, de la sécurité et de l'accès aux stationnements;
- la gestion de l'offre, de l'entretien et de la sécurité des espaces extérieurs publics et privés;
- l'aménagement et le verdissement des espaces extérieurs d'un secteur fortement minéralisé et l'atténuation des îlots de chaleur;
- la favorisation d'une meilleure gestion de l'offre et de l'accès aux biens et services, particulièrement d'un point de vue alimentaire.

Objectifs

La vision de l'arrondissement de LaSalle pour le secteur Airlie-Bayne est de créer un quartier inclusif, résilient et vert :

- où la population vit sainement, dans des milieux de vie de qualité;
- où elle ressent un profond sentiment de sécurité;
- où elle peut se réunir dans des espaces conviviaux.

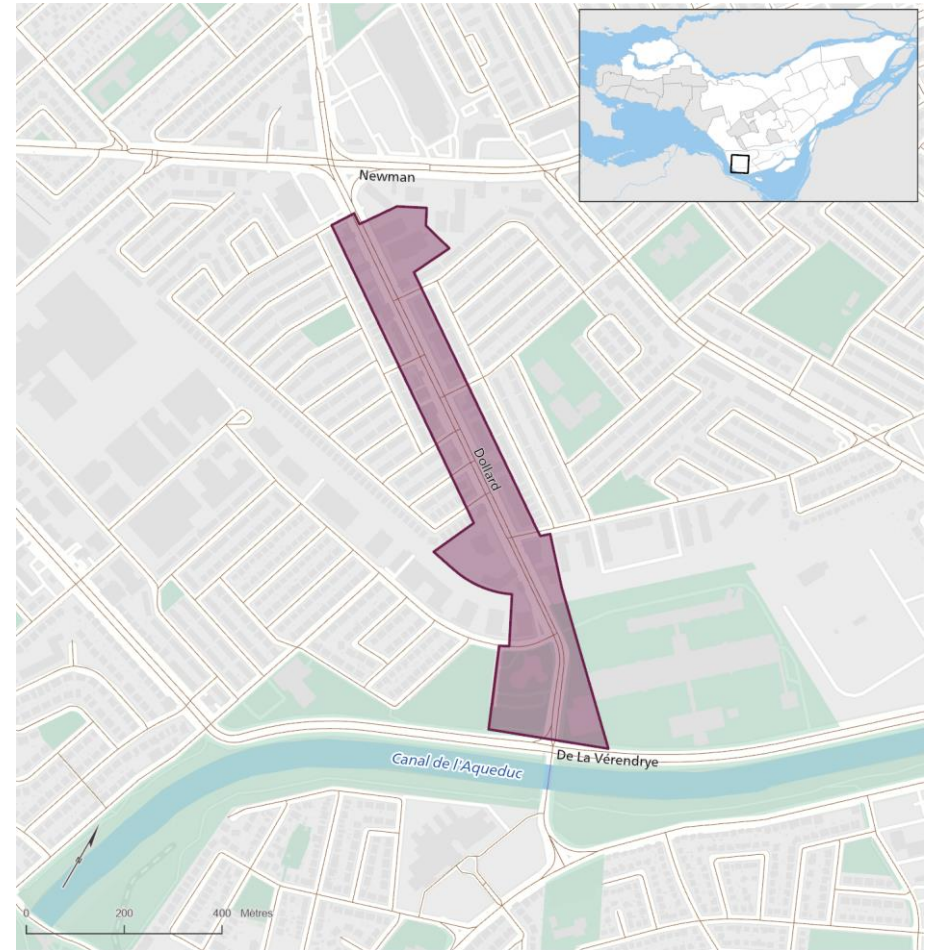
L'arrondissement prévoit concrétiser sa vision par les intentions suivantes :

- miser sur une offre de logements diversifiés et de qualité;
- améliorer l'offre en transport collectif et en aménagements sécuritaires favorisant les transports actifs;
- aménager les espaces libres de manière à augmenter le verdissement et la qualité des paysages;
- créer de nouveaux espaces publics et parcs attractifs, aménagés de façon conviviale, sécuritaire, écologique et selon les principes de l'accessibilité universelle.

⁸ C.-à-d. déménagement d'un logement à un autre en moins d'un an.



Corridor de l'avenue Dollard	✓ Planifié	<input type="checkbox"/> À planifier
Arrondissement de LaSalle	<input type="checkbox"/> Secteur priorisé	
Échelle d'impact	<input type="checkbox"/> Métropolitaine	✓ Quartier
Accès au transport collectif structurant	<input type="checkbox"/> Existant	✓ Projeté
Indice d'équité des milieux de vie (IEMV)	✓ Secteur vulnérable et prioritaire	✓ À proximité d'un secteur vulnérable et prioritaire
Opportunités	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Augmentation de l'offre résidentielle ✓ Amélioration/consolidation de l'accès aux ressources du quotidien <input type="checkbox"/> Amélioration/consolidation des activités économiques 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Amélioration/consolidation (forme et fonctions urbaines) <input type="checkbox"/> Transformation (formes et fonctions urbaines) <input type="checkbox"/> Valorisation des milieux naturels
Types d'action	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Réglementation ✓ Investissements ✓ Réaménagement du domaine public 	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Planification (élaboration ou actualisation) <input type="checkbox"/> Programme de financement <input type="checkbox"/> Étude hydraulique pour évaluer la capacité des réseaux d'égout



Secteur d'opportunité

- Échelle d'impact : Quartier
- Espace vert

Contexte

Le corridor Dollard comprend la portion de l'avenue Dollard située entre la rue Gloria et le boulevard De La Vérendrye, de même que tous les lots qui y sont adjacents. Ce tronçon est d'une longueur d'environ deux kilomètres et possède quatre voies de circulation, en plus de deux voies cyclables unidirectionnelles aménagées de part et d'autre de la chaussée.

L'avenue Dollard est l'un des tracés fondateurs de l'arrondissement de LaSalle. Au fil des ans, elle a agi comme catalyseur du développement du tissu urbain, d'abord comme voie de circulation nord-sud traversant les terres agricoles, ensuite comme axe de développement résidentiel, et enfin, comme composante clé de l'activité commerciale de LaSalle, avec sa centaine de commerces, ses deux cliniques médicales et sa bibliothèque.

Il s'agit de l'unique rue avec un tracé nord-sud qui traverse à la fois le canal de l'Aqueduc et le canal de Lachine. L'artère est en ce sens un axe de transport stratégique et majeur de l'arrondissement.

L'organisation spatiale des lieux de l'avenue Dollard est orientée vers une clientèle de transit dont les achats se font en voiture. L'aménagement du secteur n'a autrefois pas été réfléchi pour retenir les usagers sur place (faible densité, stationnement en cour avant, peu de verdure et d'espace de détente, aspect visuel peu intéressant, etc.). Les déplacements actifs et collectifs ont également été délaissés au profit des déplacements motorisés.

Plusieurs enjeux découlent de ce mode de planification aujourd'hui désuet, soit :

- une faible mixité des usages;
- la présence de terrains sous-développés;
- la cohabitation difficile entre les différents usagers (piétons, cyclistes et automobilistes);
- une convivialité déficiente en lien avec les aménagements des domaines publics et privés (très faible végétalisation, absence d'espaces publics, forte présence d'îlots de chaleur, nombreux stationnements et murs aveugles en cour avant);
- l'absence d'identité (mobiliers urbains inexistant, affichage hétéroclite et décousu, implantation irrégulière des bâtiments et faible encadrement de la rue);
- un cadre bâti vieillissant avec peu de valeur architecturale.

Objectifs

L'intention visée pour ce secteur est de redonner ses lettres de noblesse à cette artère commerciale d'importance et ce, en fonction des bonnes pratiques et des grands principes édictés par les différentes études urbanistiques récentes.

La vision pour le secteur vise donc à développer une artère commerciale dynamique et attractive axée sur l'utilisation des transports actifs et collectifs afin d'inciter les commerçants à s'y installer, tout en favorisant la création d'un milieu de vie à échelle humaine, mixte et conviviale pour encourager les citoyennes et citoyens à habiter, se promener, consommer et se divertir sur l'avenue Dollard.

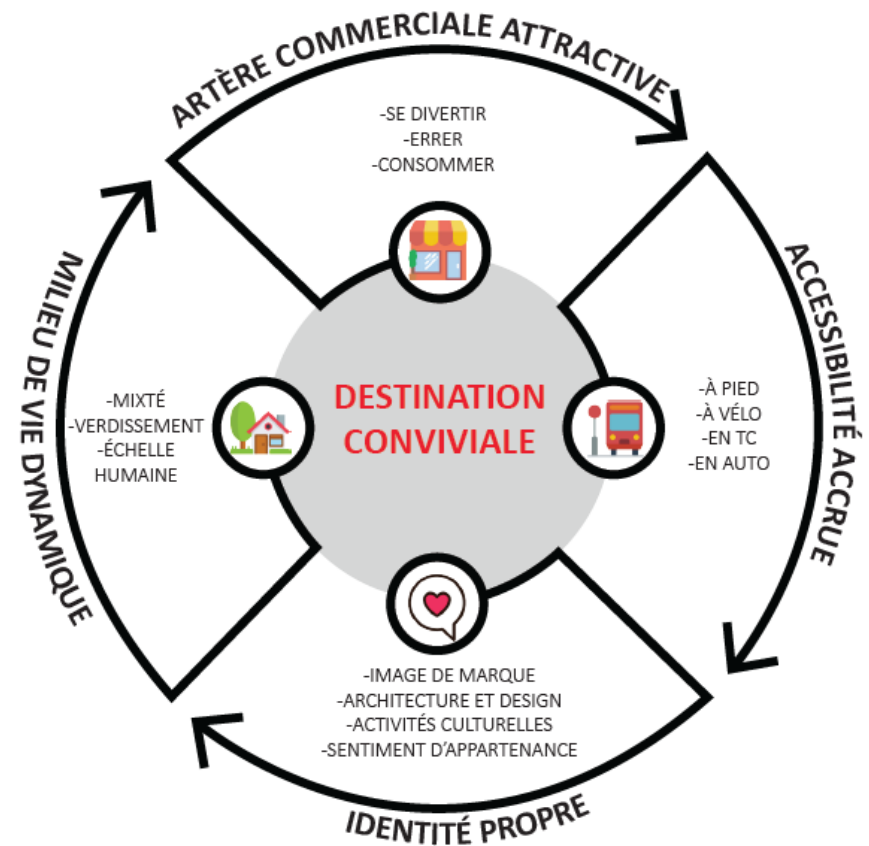
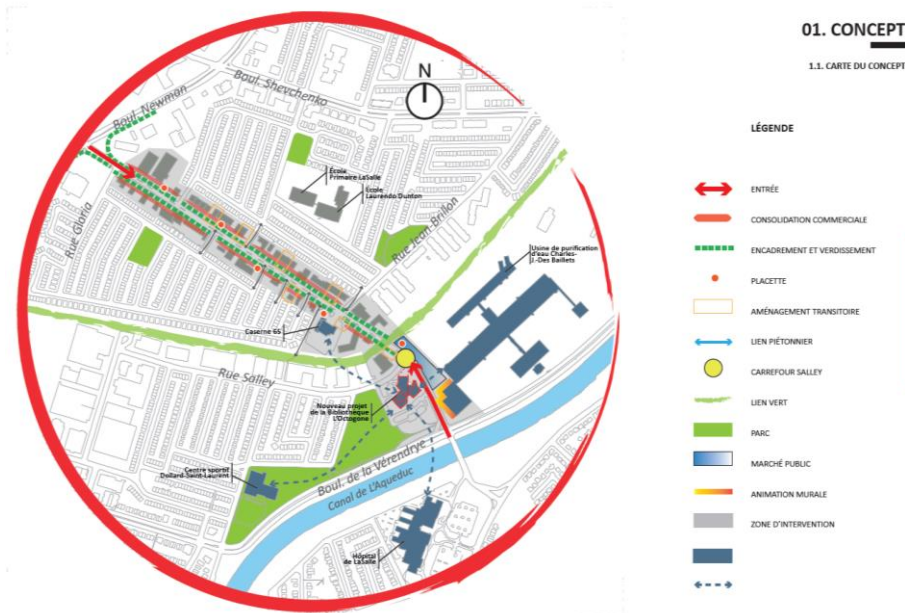


Figure 4-5 Densité de construction pour le corridor de l'avenue Dollard

Source : Ville de Montréal, Arrondissement de Lasalle. (2019), *Vision de l'avenue Dollard*.



Les orientations visées pour le secteur sont :

1. Une artère commerciale attractive

- assurer un environnement urbain harmonieux et de qualité afin d'améliorer l'expérience des résidents et usagers;
- positionner l'avenue Dollard afin qu'elle devienne une destination commerciale et culturelle à l'échelle du quartier.

2. Une accessibilité accrue

- bonifier l'offre de service en transport collectif et le maillage des liens actifs (marche, vélo) afin de répondre aux besoins d'une clientèle diversifiée.

3. Une identité propre

- affirmer le caractère distinctif de l'avenue Dollard afin de renforcer le renouveau commercial et le sentiment d'appartenance des résidents, des usagers et des commerçants.

4. Un milieu de vie dynamique

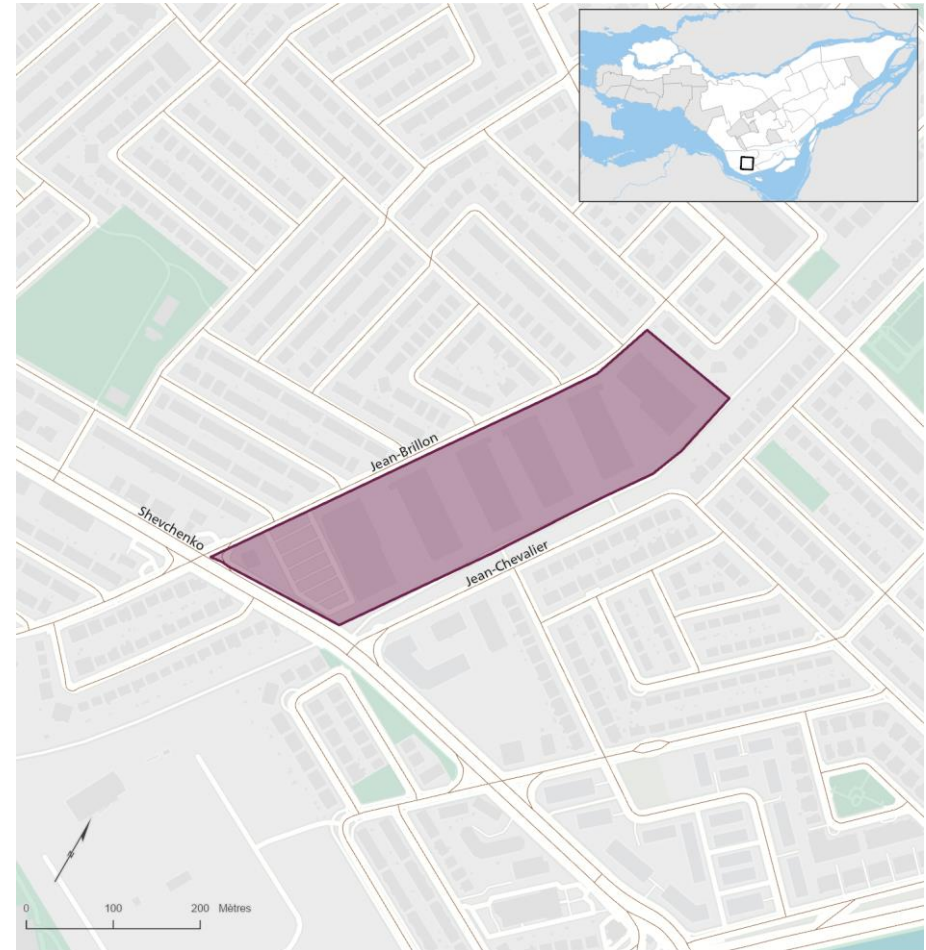
- diminuer la présence des cases de stationnement en cour avant et latérale afin d'améliorer l'ambiance des lieux;
- prévoir un développement qui préconise la mixité fonctionnelle.
- diminuer significativement l'effet d'îlot de chaleur urbain sur l'avenue Dollard.

Figure 4-6 Concept d'aménagement pour le corridor de l'avenue Dollard

Source : Source : Ville de Montréal, Arrondissement de Lasalle. (2019), *Vision de l'avenue Dollard*.



Jean-Brillon	<input type="checkbox"/> Planifié	✓ À planifier
Arrondissement de LaSalle	<input type="checkbox"/> Secteur priorisé	
Échelle d'impact	<input type="checkbox"/> Métropolitaine	✓ Quartier
Accès au transport collectif structurant	<input type="checkbox"/> Existant	✓ Projeté
Indice d'équité des milieux de vie (IEMV)	✓ Secteur vulnérable et prioritaire	✓ À proximité d'un secteur vulnérable et prioritaire
Opportunités	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Augmentation de l'offre résidentielle ✓ Amélioration/consolidation de l'accès aux ressources du quotidien <input type="checkbox"/> Amélioration/consolidation des activités économiques 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Amélioration/consolidation (forme et fonctions urbaines) <input type="checkbox"/> Transformation (formes et fonctions urbaines) <input type="checkbox"/> Valorisation des milieux naturels
Types d'action	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Réglementation ✓ Investissements ✓ Réaménagement du domaine public 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Planification (élaboration ou actualisation) <input type="checkbox"/> Programme de financement <input type="checkbox"/> Étude hydraulique pour évaluer la capacité des réseaux d'égout

**Secteur d'opportunité**

- Échelle d'impact : Quartier
- Espace vert



Contexte

Composé de cinq propriétés d'envergure, le secteur Jean-Brillon est bordé au sud par le corridor Bois-de-Saraguay – Angrignon. Au nord et à l'est se trouvent des quartiers résidentiels établis de faible densité, avec des bâtiments d'un ou deux étages, tandis qu'à l'ouest se trouve un site commercial donnant directement sur le boulevard Shevchenko.

Le secteur élargi comprend de nombreux sites développés récemment tels que les projets La Vida et Apéro, en plus de sites qui le seront à court terme. D'autre part, le secteur est à proximité du pôle institutionnel Lapierre où l'on retrouve le Cégep André-Laurendeau. Depuis le secteur, en quelques minutes seulement, il sera possible d'atteindre le parc Angrignon en utilisant le corridor Bois-de-Saraguay – Angrignon ou de rejoindre le canal de l'Aqueduc situé à proximité.

Les principaux enjeux du secteur sont les suivants :

- l'accroissement démographique anticipé, dans un contexte d'effervescence du développement immobilier;
- la présence d'usages industriels et commerciaux composés de grandes surfaces minéralisées et de bâtiments d'un seul étage constituant un vaste secteur d'opportunité de redéveloppement à des fins principalement résidentielles;
- la densification du secteur et la nouvelle forme architecturale qui respecte les milieux consolidés avoisinants;
- la forte minéralisation du secteur et la réduction des îlots de chaleur;
- l'augmentation de la végétalisation des surfaces et de la canopée;
- la dépendance à l'automobile et la sous-utilisation des infrastructures de transport collectif;
- l'intégration du corridor Bois-de-Saraguay – Angrignon dans le développement (organisation spatiale, mobilité, paysage, etc.).

Objectifs

Les intentions générales sont les suivantes :

- Promouvoir une diversité de typologies résidentielles afin de répondre à un plus grand nombre de ménages;
- proposer une volumétrie et une densité à échelle humaine et respectueuses des quartiers établis avoisinants;
- considérer l'interface du projet par rapport à la rue Jean-Brillon ainsi que l'ancienne emprise ferroviaire dans la conception du projet;
- aménager le site de manière à maximiser les déplacements actifs, ainsi que les surfaces végétalisées et la canopée;
- minimiser l'importance de la place accordée à la voiture dans le projet au profit des aménagements consacrés aux transports actifs;
- créer des espaces communs variés et de qualité mettant en valeur le paysage et les constructions.



Salley-Boivin	<input type="checkbox"/> Planifié	✓ À planifier
Arrondissement de LaSalle	<input type="checkbox"/> Secteur priorisé	
Échelle d'impact	<input type="checkbox"/> Métropolitaine	✓ Quartier
Accès au transport collectif structurant	<input type="checkbox"/> Existant	✓ Projeté
Indice d'équité des milieux de vie (IEMV)	✓ Secteur vulnérable et prioritaire	✓ À proximité d'un secteur vulnérable et prioritaire
Opportunités	<input type="checkbox"/> Augmentation de l'offre résidentielle ✓ Amélioration/consolidation de l'accès aux ressources du quotidien ✓ Amélioration/consolidation des activités économiques	✓ Amélioration/consolidation (forme et fonctions urbaines) <input type="checkbox"/> Transformation (formes et fonctions urbaines) <input type="checkbox"/> Valorisation des milieux naturels
Types d'action	✓ Réglementation ✓ Investissements ✓ Réaménagement du domaine public	✓ Planification (élaboration ou actualisation) <input type="checkbox"/> Programme de financement <input type="checkbox"/> Étude hydraulique pour évaluer la capacité des réseaux d'égout



Carte 4-82 Salley-Boivin



Contexte

Le secteur Salley-Boivin fait partie d'un secteur à vocation économique, situé au cœur d'un milieu résidentiel parmi les plus vulnérables de l'arrondissement, soit le quartier Airlie-Bayne. Adjacent au corridor Bois-de-Saraguay – Angrignon au nord et au complexe industriel d'intérêt patrimonial de l'ancienne distillerie Seagram, ainsi qu'à l'autoroute 138 à l'ouest, ce secteur d'emploi est constitué de trois sous-secteurs industriels connectés :

- le sous-secteur situé au nord de la rue Salley et au sud du corridor Bois-de-Saraguay – Angrignon;
- le sous-secteur situé entre les rues Airlie au Sud et Boivin au Nord;
- le sous-secteur délimité par les deux territoires susmentionnés et composés en grande partie de la brasserie Labatt et d'autres manufactures localisées entre la rue d'Upton et la 90^e Avenue.

Dans un contexte où les secteurs industriels et manufacturiers offrent de plus en plus d'opportunités d'optimisation de l'utilisation du sol, plusieurs enjeux d'aménagement et de mobilité sont à considérer dans le cadre de l'exercice de planification et d'intensification projeté pour ce secteur de l'arrondissement, notamment :

- la disponibilité de plusieurs terrains et bâtiments avec un grand potentiel d'intensification;
- la cohabitation difficile avec les secteurs résidentiels :
 - la gestion des interfaces entre un secteur résidentiel vulnérable et un secteur industriel enclavé sans grande valeur ajoutée, avec la présence d'une grande infrastructure de transport autoroutier;
 - la présence de nuisances reliées au camionnage, au bruit et aux odeurs;
- l'iniquité territoriale en matière d'offre en transport collectif par rapport aux autres secteurs de l'arrondissement et au reste du territoire montréalais;
- la déficience du secteur en termes d'espaces verts et d'aménagements publics;
- la présence de grands îlots de chaleur et la déficience de la canopée.

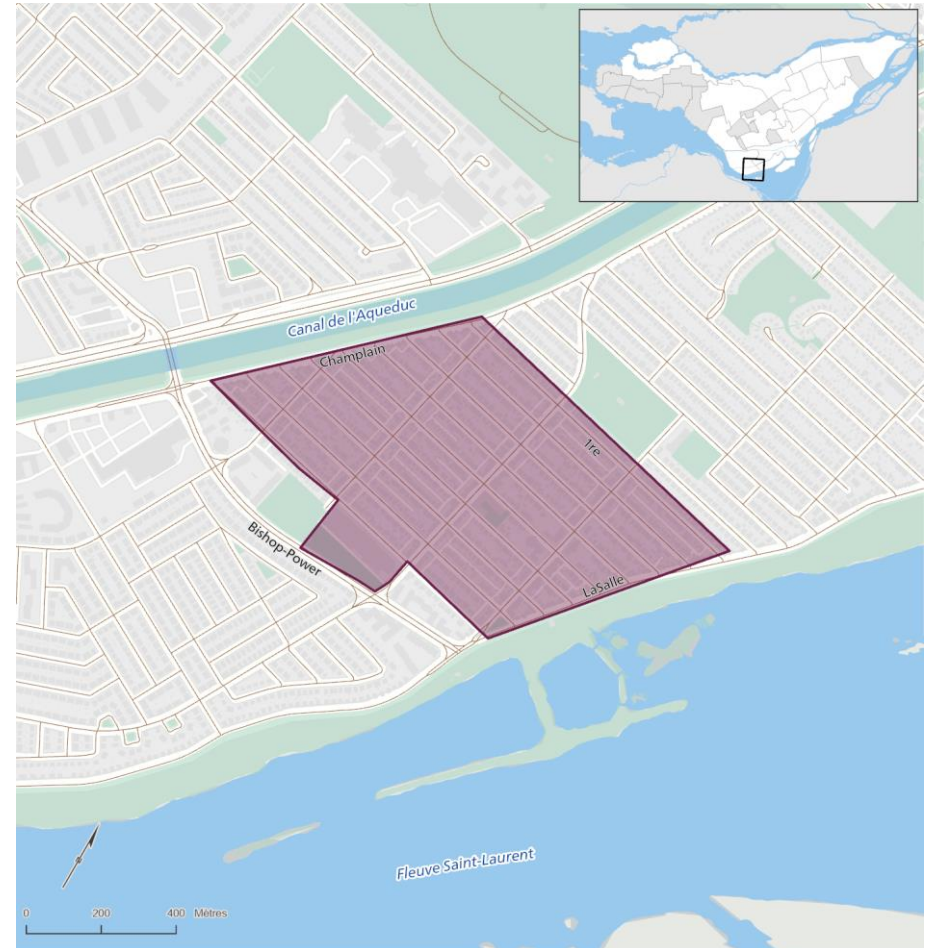
Objectifs

Dans une vision d'optimisation de l'utilisation du sol, plusieurs intentions sont envisagées en matière d'aménagement et de mobilité, à savoir :

- développer un milieu de vie complet en améliorant la mixité des fonctions et la disponibilité d'équipements collectifs;
- désenclaver le secteur en améliorant la desserte en transport collectif et en accélérant la réalisation des aménagements qui encouragent la mobilité active;
- améliorer la qualité du milieu de vie en augmentant le verdissement et l'offre d'espaces publics;
- accompagner et orienter les industries existantes vers une industrie à grande valeur ajoutée;
- intégrer l'ensemble des intervenants dans la planification du secteur industriel de demain;
- coordonner les actions entre ce secteur et celui d'Airlie-Bayne.



Village des Rapides	<input type="checkbox"/> Planifié	✓ À planifier
Arrondissement de LaSalle	<input type="checkbox"/> Secteur priorisé	
Échelle d'impact	<input type="checkbox"/> Métropolitaine	✓ Quartier
Accès au transport collectif structurant	<input type="checkbox"/> Existant	✓ Projeté
Indice d'équité des milieux de vie (IEMV)	<input type="checkbox"/> Secteur vulnérable et prioritaire	✓ À proximité d'un secteur vulnérable et prioritaire
Opportunités	<input type="checkbox"/> Augmentation de l'offre résidentielle <input checked="" type="checkbox"/> Amélioration/consolidation de l'accès aux ressources du quotidien <input type="checkbox"/> Amélioration/consolidation des activités économiques	<input checked="" type="checkbox"/> Amélioration/consolidation (forme et fonctions urbaines) <input type="checkbox"/> Transformation (formes et fonctions urbaines) <input type="checkbox"/> Valorisation des milieux naturels
Types d'action	<input checked="" type="checkbox"/> Réglementation <input checked="" type="checkbox"/> Investissements <input checked="" type="checkbox"/> Réaménagement du domaine public	<input checked="" type="checkbox"/> Planification (élaboration ou actualisation) <input type="checkbox"/> Programme de financement <input type="checkbox"/> Étude hydraulique pour évaluer la capacité des réseaux d'égout



Secteur d'opportunité

- Échelle d'impact : Quartier
- Espace vert

Carte 4-83 Village des Rapides



Contexte

Le Village des Rapides figure parmi les premiers quartiers historiques du territoire laSallois et se trouve en bordure de l'ancien chemin du Bas-Lachine, aujourd'hui le boulevard LaSalle, ancien sentier amérindien et parcours fondateur lié à la présence européenne au début de la colonie. La localisation du Village des Rapides s'explique par sa proximité avec les rapides de Lachine, élément géographique majeur à l'origine de la fondation de Montréal. Bordé au nord par le boulevard Champlain, lequel longe le canal de l'Aqueduc, et s'étend d'est en ouest, celui-ci inclut les propriétés de part et d'autre des avenues allant de la 1^{re} à la 9^e.

Identifié comme un secteur patrimonial, le cœur du Village comprend l'ensemble institutionnel du Village des Rapides qui revêt une importance symbolique forte, regroupant de nombreux bâtiments institutionnels construits durant la même période de développement. Le reste du secteur présente un cadre bâti dense et particulier comparativement aux autres quartiers laSallois.

Ce secteur à planifier inclut également deux rues partiellement commerciales, soit les rues Centrale et Édouard. C'est sur la rue Centrale que se trouve la plus forte concentration commerciale. De manière générale, l'offre commerciale du Village des Rapides est en deçà de la demande, en plus d'être déstructurée.

Les enjeux d'aménagement et de mobilité pour le secteur sont :

- l'évolution de la forme urbaine tout en préservant et en mettant en valeur le patrimoine;
- la présence de richesse historique et patrimoniale reconnue, sa mise en valeur et son encadrement pour les développements à venir;
- le maintien de l'abordabilité des logements;
- les pressions immobilières, en lien notamment avec les activités touristiques liées au parc des Rapides, susceptibles de modifier les qualités architecturales et paysagères du Village;
- l'opportunité de consolidation des axes commerciaux;
- le manque de locaux commerciaux et l'occupation de certains locaux de choix par des usages qui pourraient être localisés aux étages;
- l'offre insuffisante en restauration et en boutiques d'alimentation;
- l'amélioration, la convivialité et le verdissement du domaine public.

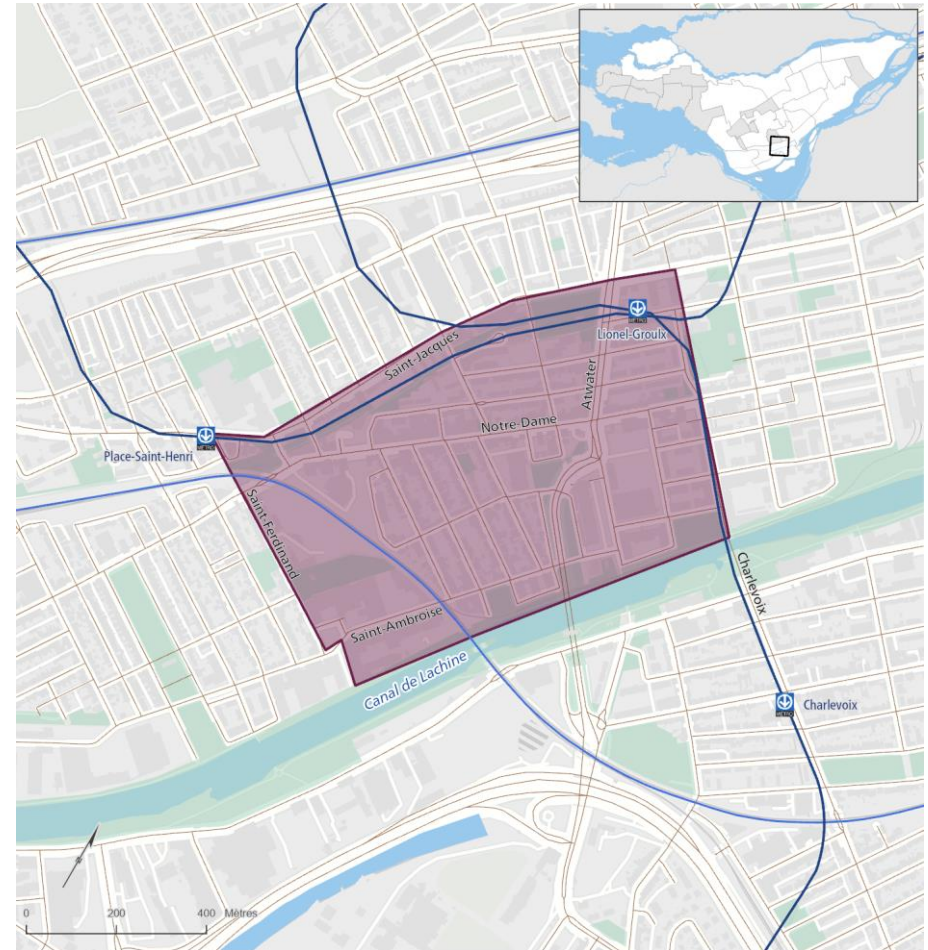
Objectifs

Les intentions générales pour le secteur sont :

- préserver et mettre en valeur le cadre bâti et les caractéristiques architecturales d'intérêt;
- rehausser la qualité du paysage architectural et paysager :
 - intégrer les nouvelles constructions et les agrandissements dans le respect du cadre bâti existant, tout en permettant une architecture contemporaine distinctive et de qualité;
- consolider l'offre commerciale en structurant les usages autorisés et leur localisation;
- augmenter l'attractivité des artères commerciales en améliorant la convivialité des façades commerciales et du domaine public.



Lionel-Groulx – Atwater – Saint-Ferdinand	✓ Planifié	☐ À planifier
Arrondissement du Sud-Ouest	☐ Secteur priorisé	
Échelle d'impact	☐ Métropolitaine	✓ Quartier
Accès au transport collectif structurant	✓ Existant	✓ Projeté
Indice d'équité des milieux de vie (IEMV)	☐ Secteur vulnérable et prioritaire	✓ À proximité d'un secteur vulnérable et prioritaire
Opportunités	☐ Augmentation de l'offre résidentielle ☐ Amélioration/consolidation de l'accès aux ressources du quotidien ☐ Amélioration/consolidation des activités économiques	✓ Amélioration/consolidation (forme et fonctions urbaines) ☐ Transformation (formes et fonctions urbaines) ☐ Valorisation des milieux naturels
Types d'action	✓ Réglementation ✓ Investissements ✓ Réaménagement du domaine public	☐ Planification (élaboration ou actualisation) ☐ Programme de financement ☐ Étude hydraulique pour évaluer la capacité des réseaux d'égout



Carte 4-84 Lionel-Groulx – Atwater – Saint-Ferdinand



Contexte

Le secteur Atwater fait la jonction entre les quartiers de la Petite-Bourgogne et de Saint-Henri. La station de métro Lionel-Groulx, dont l'édicule est sur l'avenue Atwater, constitue le terminus de plusieurs lignes d'autobus à haute fréquence desservant les arrondissements de l'ouest de l'île. Cette situation entraîne de nombreux déplacements de piétonnes et piétons, de cyclistes et d'autobus, le tout accompagnant le fort débit de circulation de transit de l'avenue Atwater vers l'accès à l'A-15. Dans ce contexte, une réflexion doit être menée quant aux modalités des déplacements autour de ce nœud intermodal. À cela s'ajoute la présence du marché Atwater, pôle touristique et important générateur de déplacements.

Afin de faciliter et rendre plus sécuritaire l'accès au marché à partir de la station Lionel-Groulx, la géométrie de l'axe Atwater doit être revue. Également, la présence de terrains vacants ou sous-utilisés offre une opportunité de densification.

Les interventions à venir dans ce secteur devraient prendre en compte l'objectif de relier la rue Notre-Dame Ouest au canal de Lachine. Premier pôle d'intervention lors des travaux de la phase I, le secteur Atwater a généré et permis d'envisager d'importants développements privés dans les secteurs périphériques, dont il faudra tenir compte dans la planification et la mise en valeur du quartier.

Les enjeux d'aménagement et de mobilité pour le secteur sont :

- la présence de terrains et de bâtiments sous-utilisés;
- la sécurisation et la convivialité des déplacements piétonniers et cyclistes;
- l'accès à la station de métro Lionel-Groulx, le marché Atwater et la rue Notre-Dame Ouest;
- la connectivité de part et d'autre de la voie ferrée avec la possible implantation d'un train à grande fréquence (TGF) ou de train à grande vitesse (TGV);
- la qualité de l'aménagement du domaine public;
- les besoins propres en matière de desserte du pôle commercial du marché Atwater (livraison, stationnement, etc.).

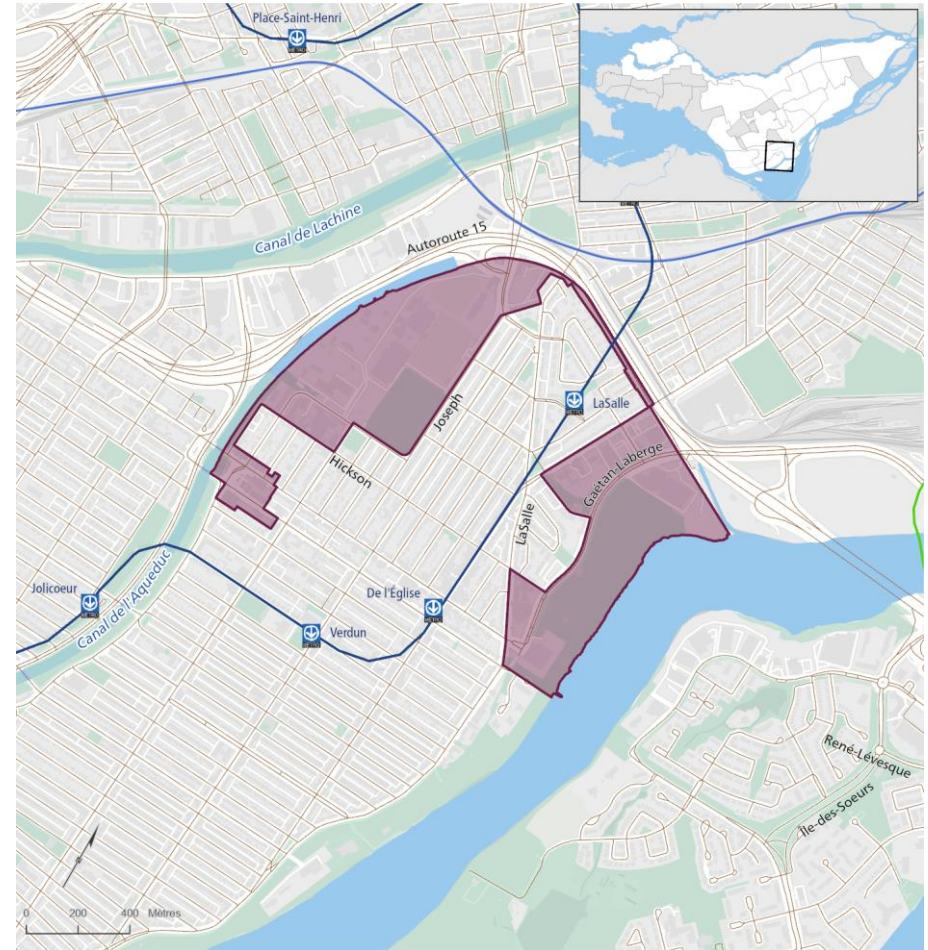
Objectifs

Les orientations générales pour le secteur sont de :

- mettre en valeur les terrains et les bâtiments sous-utilisés à des fins mixtes;
- favoriser le redéveloppement des aires de stationnement extérieures et les terrains en friche, notamment les terrains près de la station de métro Place Saint-Henri et de la voie ferrée (secteur Saint-Ferdinand), ainsi que ceux adjacents au marché Atwater;
- sécuriser et valoriser l'environnement piétonnier et cyclable :
 - améliorer l'accessibilité à la station, et améliorer le cadre physique des déplacements entre la station de métro, le marché Atwater et la rue Notre-Dame Ouest;
 - améliorer la configuration de l'accès au tunnel Atwater afin d'assurer la sécurité des déplacements piétons et cyclistes tout en répondant aux enjeux de circulation, de camionnage, de livraisons et de stationnement propre aux besoins du pôle commercial du marché Atwater;
- assurer le maintien d'axes de circulation de part et d'autre de la voie ferrée en lien avec l'implantation potentielle d'un projet de train à grande fréquence (TGF) ou de train à grande vitesse (TGV);
- sécuriser et rehausser la qualité de l'aménagement du domaine public le long de l'avenue Atwater en vue d'une amélioration des liens entre le métro et les activités aux abords du canal de Lachine, notamment le marché Atwater;
- aménager le parc accueillant le pôle intermodal de la station de métro Lionel-Groulx.



Entre Trois-Eaux	<input type="checkbox"/> Planifié	✓ À planifier
Arrondissements du Sud-Ouest et de Verdun	<input type="checkbox"/> Secteur priorisé	
Échelle d'impact	<input type="checkbox"/> Métropolitaine	✓ Quartier
Accès au transport collectif structurant	✓ Existant	<input type="checkbox"/> Projeté
Indice d'équité des milieux de vie (IEMV)	✓ Secteur vulnérable et prioritaire	✓ À proximité d'un secteur vulnérable et prioritaire
Opportunités	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Augmentation de l'offre résidentielle ✓ Amélioration/consolidation de l'accès aux ressources du quotidien <input type="checkbox"/> Amélioration/consolidation des activités économiques 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Amélioration/consolidation (forme et fonctions urbaines) <input type="checkbox"/> Transformation (formes et fonctions urbaines) ✓ Valorisation des milieux naturels
Types d'action	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Réglementation ✓ Investissements ✓ Réaménagement du domaine public 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Planification (élaboration ou actualisation) <input type="checkbox"/> Programme de financement <input type="checkbox"/> Étude hydraulique pour évaluer la capacité des réseaux d'égout



Secteur d'opportunité

- Échelle d'impact : Quartier
- Espace vert

Réseau existant

- Métro
- Train de banlieue

Carte 4-85 Entre Trois-Eaux



Contexte

En forme de croissant et bordant l'emprise de l'autoroute 15, les extrémités est-ouest du secteur sont formées des pôles de la rue de l'Église, axe fondateur de l'arrondissement de Verdun. Le pôle côté ouest comprend une entrée/sortie via le boulevard de La Vérendrye, soit une jonction entre les arrondissements du Sud-Ouest et de Verdun. Sont concentrés autour de ce pôle quelques terrains privés occupés par des activités de mécanique automobile ou des stations-service. Ces terrains ont de grandes superficies minéralisées et offrent un potentiel de transformation.

Au nord de ce pôle se trouve le secteur industriel Hickson-Dupuis occupé principalement lui aussi par des activités de mécanique automobile, d'entreposage et de fabrication. Ce secteur a fait l'objet d'un document regroupant la vision urbanistique et les principes d'aménagement, déposé en juin 2021 au conseil d'arrondissement. Cette vision du secteur Hickson-Dupuis est issue de plusieurs années de réflexions et d'actions concertées avec le milieu communautaire. Ainsi, le secteur est appelé à se transformer à court et moyen termes. Il fait également écho au secteur Cabot situé de l'autre côté du canal de l'Aqueduc. La cour de voirie de l'arrondissement est également présente dans le secteur d'opportunité tout comme le site de l'usine Atwater (territoire du Sud-Ouest), tous deux ayant été considérés dans la vision de développement du secteur Hickson-Dupuis.

La portion nord-est de la rue Wellington, située près de la station de métro LaSalle, comprend de grandes propriétés privées commerciales qui ont comme caractéristique de grandes superficies minéralisées et imperméables. Ces propriétés pourraient alors être appelées à être transformées à moyen ou long terme. Quelques-unes d'entre elles sont notamment occupées par des activités liées à l'automobile. Entre ce secteur et le site de l'usine Atwater se trouve le poste Atwater, d'Hydro-Québec, présence qui s'accompagne d'enjeux en lien avec l'interface avec le milieu résidentiel situé à proximité.

La section de berge intégrée au secteur de planification constitue une des portions les plus achalandées avec la présence d'une forte concentration d'équipements collectifs et d'aménagements récréatifs. La pression sur le milieu naturel y est donc forte et l'équilibre entre les différents usages reste à trouver. Il est également pertinent de considérer la planification du secteur Bridge-Bonaventure, dans la continuité de la portion nord de la berge, comme potentiel d'influence sur différents aspects, notamment le milieu naturel ou la mobilité.

Le pôle Est de la rue de l'Église comprend le secteur incluant l'Auditorium de Verdun, l'Hôpital de Verdun et la Plage urbaine. Ce secteur nécessite une réflexion quant aux liens à privilégier pour la mobilité bidirectionnelle nord-sud depuis le secteur situé au sud de la rue Galt ainsi qu'à l'occupation de l'espace situé devant

l'Auditorium (mobilité, espace public, etc.). Ce secteur réfère également à l'ajout potentiel d'une passerelle, axée sur la mobilité active, pour relier L'Île-des-Sœurs et ainsi offrir une possibilité de traverser le fleuve à partir de ce lieu stratégique.

Quelques terrains du secteur ont été retenus par le Service de l'Habitation dans le cadre des pouvoirs ajoutés à la Charte de la Ville de Montréal, permettant d'assujettir des propriétés au droit de préemption à des fins de logements abordables ou sociaux.

Aussi, la proximité de l'infrastructure autoroutière, qui ceinture le secteur, demande une lecture et une planification du territoire adaptée aux défis que soulève ce voisinage.

Les enjeux d'aménagement et de mobilité pour le secteur sont :

- l'articulation des portions est et ouest du secteur en lien avec :
 - la perméabilité existante et à bonifier entre Verdun et plusieurs secteurs du Sud-Ouest (enjeu interarrondissement);
 - le potentiel de création et de bonification de corridors écologiques (complémentarité interarrondissement);
 - la proximité de l'infrastructure autoroutière et les enjeux de circulation, de sécurité et de partage de la voie publique inhérents aux approches des échangeurs et accès au réseau supérieur;
- la gestion des usages à privilégier et les choix d'aménagement dans le contexte d'un redéveloppement à proximité d'une autoroute et d'une cour de voirie (secteur Hickson-Dupuis);
- l'arrimage des planifications de différents intervenants dans le contexte de voisinage de deux arrondissements qui comprend notamment une grande propriété publique et le site de l'usine Atwater;
- la réévaluation du rôle de la rue Dupuis (à l'ouest de Bannantyne), afin de la rendre plus sécuritaire et mieux aménagée pour la mobilité active dans un contexte de camionnage;
- l'application de hauts standards en termes d'aménagement résilient et de mobilité durable, entre autres pour le redéveloppement des grandes propriétés au nord de la rue Wellington;
- la sécurisation de l'interface ouest de la rue de l'Église (boulevard de La Vérendrye) pour qu'elle constitue une véritable option de traverse. Son aménagement déficient est actuellement un frein à l'usage du vélo utilitaire, entre autres;



- l'arrimage des interventions ponctuelles à potentiel d'impact avec une vision claire de la mobilité souhaitée sur les artères importantes, dont les rues Galt, de l'Église, Hickson, Lesage, Dupuis, Joseph, LaSalle et Wellington;
- le potentiel qu'offre la trame urbaine pour créer ou bonifier des corridors écologiques reliant le canal de l'Aqueduc à la berge du fleuve et ultimement, à L'Île-des-Sœurs, via une passerelle.

Objectifs

Les intentions générales préliminaires pour le secteur visent à :

- développer le secteur Hickson-Dupuis à des fins mixtes, comprenant un volet résidentiel en continuité et en complémentarité avec le secteur environnant et en favorisant notamment la réalisation de logements sociaux et abordables;
- offrir un réseau cyclable connecté de façon à ce qu'il serve notamment à la livraison urbaine du dernier kilomètre (collaborer avec des propriétaires fonciers limitrophes au réseau, si pertinent);
- développer un ou des pôles de logistique urbaine;
- évaluer et revoir la mobilité sur les axes importants que sont les rues Wellington, de l'Église, Galt et Hickson. Ces axes sont directement liés au secteur de planification présenté, soit parce qu'ils relient les pôles est et ouest ou parce qu'ils aboutissent au secteur;
- évaluer les incidences, sur les rues limitrophes, de la diminution et la limitation des débits véhiculaires sur la rue Dupuis, à l'ouest de la rue Bannantyne;
- désenclaver le secteur Hickson-Dupuis par la création d'une traverse destinée à la mobilité active, enjambant ou recouvrant partiellement le canal de l'Aqueduc;
- développer un réseau de corridors écologiques en utilisant les opportunités au fur et à mesure qu'elles se présentent, notamment en tirant parti des grandes emprises et propriétés publiques (ex. usine Atwater).

Les secteurs d'opportunité d'échelle d'impact de quartier dans la Zone Nord-Ouest



Écoquartier Louvain Est	✓ Planifié	<input type="checkbox"/> À planifier
Arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville	✓ Secteur priorisé	
Échelle d'impact	<input type="checkbox"/> Métropolitaine	✓ Quartier
Accès au transport collectif structurant	✓ Existant	✓ Projeté
Indice d'équité des milieux de vie (IEMV)	✓ Secteur vulnérable et prioritaire	✓ À proximité d'un secteur vulnérable et prioritaire
Opportunités	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Augmentation de l'offre résidentielle ✓ Amélioration/consolidation de l'accès aux ressources du quotidien <input type="checkbox"/> Amélioration/consolidation des activités économiques 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Amélioration/consolidation (forme et fonctions urbaines) ✓ Transformation (formes et fonctions urbaines) <input type="checkbox"/> Valorisation des milieux naturels
Types d'action	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Réglementation ✓ Investissements ✓ Réaménagement du domaine public 	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Planification (élaboration ou actualisation) <input type="checkbox"/> Programme de financement <input type="checkbox"/> Étude hydraulique pour évaluer la capacité des réseaux d'égout



Carte 4-86 Écoquartier Louvain Est



Contexte

La planification de l'écoquartier Louvain Est est réalisée par un Bureau de projet réunissant des représentants de la Ville de Montréal, de l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville et de la table de concertation Solidarité Ahuntsic (comité de pilotage Louvain Est). Cette gouvernance partagée est en voie de devenir un modèle en matière de démocratie participative dans les projets urbains.

Le site à requalifier est un terrain municipal de 7,7 ha situé sur l'ancien domaine des Sulpiciens, dans la partie sud-est de l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville. Il est bordé au nord par l'emprise ferroviaire du Canadien National (CN) et par une ligne à haute tension d'Hydro-Québec, par la rue de Louvain Est au sud, par la rue Saint-Hubert à l'ouest et par l'avenue Christophe-Colomb à l'est.

Jusqu'en 2009, le site municipal était utilisé pour le dépôt de véhicules, la récupération d'objets et de matériaux ainsi que pour les ventes à l'encan. Il a également abrité, au 9515, rue Saint-Hubert, le service d'approvisionnement de la Ville jusqu'en 2014. À l'heure actuelle, la propriété loge toujours la Division de l'expertise et du soutien technique de la Ville (au 999, rue de Louvain Est) et est utilisée comme site d'entreposage par l'arrondissement et certains services municipaux.

Les enjeux pour le secteur sont :

- **La rareté des logements :**

Le site étant une propriété municipale, il offre l'opportunité de fixer des objectifs ambitieux en matière de logements sociaux et abordables. À cet égard, la Ville a déjà adopté des orientations selon lesquelles l'ensemble des logements qui seront réalisés sur le site auraient un caractère abordable pérenne, dont 50 % d'entre eux seraient des logements sociaux. Le projet de développement résidentiel du site Louvain Est est une initiative importante pour accroître le nombre de logements abordables, de qualité et de taille convenable et ainsi permettre aux résidentes et résidents d'habiter des logements adaptés à leurs besoins et à leurs moyens.

- **La présence d'un désert alimentaire :**

Le site Louvain Est et ses abords présentent les caractéristiques d'un désert alimentaire selon la définition de la Direction régionale de la santé publique : un lieu à partir duquel il faut parcourir plus de 500 mètres pour accéder à des produits de qualité, frais et diversifiés. Les ressources alimentaires de première ligne situées à distance de marche se limitent à quelques dépanneurs et établissements de restauration rapide le long de la rue Sauvé et à proximité du collège Ahuntsic. Pour les citoyennes et citoyens qui ne possèdent pas de

voiture et/ou qui vivent avec des limitations fonctionnelles, l'accès à des aliments sains devient un véritable défi.

Par ailleurs, l'agriculture urbaine est très présente dans le quartier Ahuntsic et une grande diversité d'organismes communautaires et d'économie sociale qui œuvrent pour la sécurité alimentaire des résidentes et résidents y est bien ancrée. Le projet Louvain Est offre l'occasion de mobiliser les forces vives du territoire autour de projets structurants qui permettront d'améliorer l'autonomie et la sécurité alimentaires pour toute la population.

- **L'enclavement du quartier, la présence accrue de l'automobile et la complexité des déplacements actifs :**

Le tissu urbain existant du domaine Saint-Sulpice reflète la volonté de ses concepteurs, dans les années 1960, de recréer la banlieue en ville. Ces modèles de développement « retournés sur eux-mêmes » et enclavés sont conçus avant tout pour être parcourus en voiture, par la population du quartier. Les rues en croissants limitent la vitesse des voitures et découragent la circulation de transit, ce qui favorise un environnement paisible pour les résidentes et résidents. Cependant, par l'absence de liens directs et la rareté des intersections, ce genre de trame complique beaucoup les déplacements piétons et cyclistes et est très peu propice à l'implantation de commerces de proximité.

Combiné à la présence de la voie ferrée du CN, la façon dont s'est développé le domaine contribue beaucoup à l'enclavement du site Louvain Est. Seuls les grands axes des rues Saint-Hubert, Christophe-Colomb et Papineau traversent complètement le secteur et permettent de relier, par des passages sous la voie ferrée, le site au nord du quartier Ahuntsic. Lien structurant d'exception, l'avenue Olivier-Maurault assure une connexion directe au parc du boisé Saint-Sulpice, vestige du bois originel.

Le souci qui sera apporté à la connexion de ces axes au projet, comme à l'aménagement des parcours « naturels » reliant le site aux principaux lieux de destination du secteur, aura nécessairement une incidence sur la qualité de l'intégration du quartier à son environnement et sur le confort et la sécurité des piétons.

- **La minéralisation du secteur et la gestion écologique des eaux de pluie :**

À l'heure actuelle, le site Louvain est en majeure partie minéralisé, recouvert d'asphalte et de béton armé. L'aménagement actuel du site ne favorise pas du tout la gestion écologique des eaux de pluie : les débits ne sont pas contrôlés, la qualité de l'eau de ruissellement n'est pas gérée et la perméabilité du sol limite considérablement l'infiltration et la rétention. Avec les aléas climatiques qui se multiplieront dans les années à venir et la capacité limitée des réseaux récepteurs, il est crucial de minimiser l'impact hydraulique du projet.



- **Le taux de motorisation élevé, les habitudes de mobilité et l'absence quasi totale d'offre commerciale de proximité :**

L'habitat pavillonnaire qui prévaut dans une bonne partie du domaine Saint-Sulpice explique en grande partie le taux de motorisation très élevé qui caractérise le secteur et l'absence quasi totale d'offre commerciale de proximité. Initier des changements d'habitude de mobilité est d'autant plus difficile dû au fait qu'à l'heure actuelle, les alternatives pratiques et agréables à la possession d'un véhicule sont encore peu nombreuses. Le caractère-dortoir du secteur, son enclavement, la distance à parcourir entre les lieux de destination et la place prépondérante occupée par la voiture le long de certains axes n'incitent définitivement pas à opter pour un mode de déplacement actif.

- **La nécessité d'infrastructures communautaires et l'offre communautaire auprès des populations vulnérables du secteur :**

De nouvelles infrastructures permettant d'héberger les organismes communautaires du quartier en voie de relocalisation sont une nécessité. Les bâtiments existants sur le site, soit le 9515 St-Hubert et le 999 Louvain Est, offrent la possibilité de répondre à ce besoin de nouvelles infrastructures civiques. Leur réhabilitation permettra de bonifier et de diversifier l'offre communautaire et d'accroître les services aux populations vulnérables du secteur.

Objectifs

L'intention de la communauté et de la Ville est d'aménager un quartier exemplaire et solidaire qui s'inscrit dans la transition écologique et qui contribuera à la résilience de la communauté de l'ensemble du secteur. L'écoquartier Louvain Est c'est : un quartier écologique axé sur la pérennité du logement abordable, sur la mobilité active, sur l'innovation sociale et sur les valeurs communautaires de solidarité et de partage. Un projet « par et pour la communauté » qui s'inscrit dans la transition écologique et qui contribue à la résilience de l'ensemble du Domaine Saint-Sulpice.

En effet, vivre à Louvain Est c'est :

- participer à une communauté diversifiée et en partager les valeurs d'inclusion, d'ouverture et de solidarité;
- habiter un logement de qualité et adapté à ses besoins et ses moyens;

- vivre dans un milieu où l'on s'épanouit, interagit, innove, entreprend, dans un environnement qui favorise les saines habitudes de vie, l'écocitoyenneté et la santé;
- bénéficier d'équipements collectifs destinés à l'ensemble du quartier dont la vocation est évolutive et pérenne.



Photo 4-17 Future place publique et porte d'entrée de l'écoquartier, dans l'axe de l'avenue Olivier-Maurault Arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville



Photo 4-18 Perspective hivernale de la coulée verte, blanche et bleue qui constitue l'axe central de l'écoquartier et dont les noues assurent une gestion écologique des eaux pluviales – Arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville



Photo 4-19 Vue aérienne du pôle alimentaire et de la place publique, dans l'axe de la rue Olivier-Maurault
Arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville

Trois concepts sont au cœur de ce projet d'écoquartier, soit un milieu de vie de qualité pour les personnes qui l'habitent, tout en étant ouvert sur la communauté :

- l'abordabilité implique que tous les logements sur le site, peu importe leur tenure, soient abordables et accessibles, entre autres, aux ménages à revenu faible ou modeste de même qu'à des clientèles ayant des besoins particuliers en habitation, et ce, pour des montants inférieurs au loyer ou au prix courant pour un logement comparable;
- la pérennité renvoie à ce qui dure toujours ou très longtemps et s'applique à l'abordabilité des logements et à la mission même du site. Elle s'étend à la structure de la gouvernance pour assurer la cohérence d'ensemble et la durabilité des actifs;
- l'engagement a comme assise la mobilisation citoyenne qui suscite l'adhésion et le maintien à long terme de la vision de l'écoquartier notamment sur les aspects environnementaux liés à la transition écologique et les aspects sociaux comme la mixité sociale, l'équité, la solidarité, l'inclusion et la démocratie.

L'engagement et le vivre ensemble seront au cœur de la dynamique de l'écoquartier Louvain Est. La lutte à la pauvreté et à l'exclusion, au cœur des interventions des organismes communautaires ahuntsicois, appelle à une intensification de la collaboration existante entre les organismes et à une mutualisation des espaces et des ressources.

Le projet d'écoquartier offre également une réponse intégrée aux enjeux environnementaux. Il constitue un terrain d'innovation fertile en matière de transition écologique, notamment au plan du verdissement, de la biodiversité et de la mobilité durable. Il est aussi ciblé comme projet-pilote de la Ville de Montréal en matière de gestion intégrée des eaux pluviales et de perméabilité des matériaux.

Enfin, pour répondre de manière soutenue aux aspirations citoyennes et créer un milieu de vie solidaire et durable pour les générations futures de locataires et de propriétaires-occupants, les partenaires du Bureau de projet partagé travaillent à la création d'une Fiducie d'utilité sociale (FUS) vouée à protéger et soutenir à long terme la mission sociale et environnementale de l'écoquartier.

À terme, le projet prévoit :

- de 800 à 1 000 logements abordables pour tous types de ménages, dont au moins 50 % de logements sociaux et communautaires;
- des équipements collectifs et institutionnels;
- des commerces de proximité pour l'ensemble du secteur;
- des espaces voués à la production maraîchère, incluant une serre;
- des parcs et places animés;
- un boisé agrandi comme îlot de fraîcheur dans le secteur;
- des alternatives à l'auto-solo;
- une rue apaisée et des aménagements piétons sécuritaires;
- des bâtiments de qualité et bien intégrés;
- une gestion écologique des eaux de pluie et des matières résiduelles.



- A** Pôle éducatif : école et CPE
- B** Pôle communautaire : milieu de travail, de services, de culture et bibliothèque tiers lieu
- C** Pôle alimentaire
- 1 Zone de production maraîchère
 - 2 Serre de production
 - 3 Place publique de marché
 - 4 Lieu de transformation, de conservation et de distribution

- D** 15 000 m² de nouveaux espaces publics
- 1 Place publique
 - 2 Corridor végétalisé de bio-rétention (noue) et promenade quatre saisons
 - 3 Protection et agrandissement du boisé
 - 4 Rue apaisée
 - 5 Passage piéton
- 800 à 1 000 logements et commerces de proximité

© Ville de Montréal/Fahey et associés (2020)

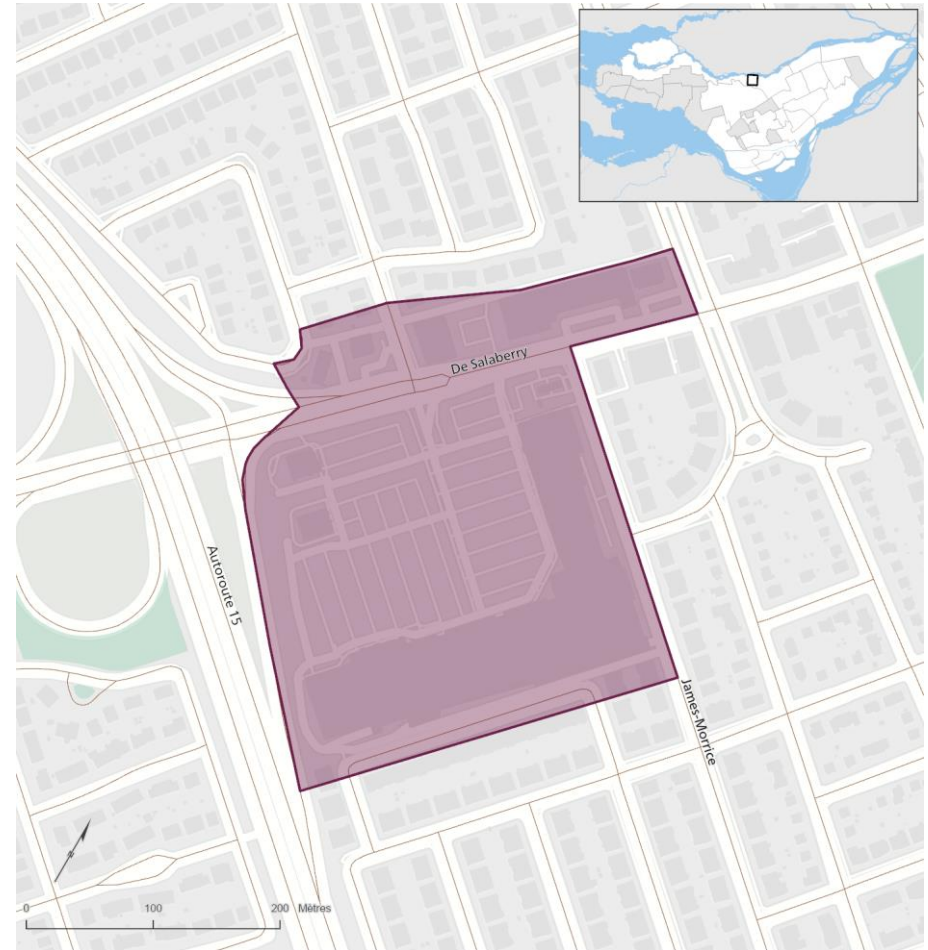
Figure 4-7 Plan d'ensemble présentant la vision de développement pour l'écoquartier Louvain Est – Arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville

La transformation du site Louvain Est en milieu de vie permettra :

- d'offrir à des centaines de nouveaux ménages un cadre de vie exceptionnel, connecté au quartier et enraciné dans la communauté du Domaine Saint-Sulpice;
- d'implanter de nouveaux équipements collectifs et des services adaptés aux besoins et aux aspirations des résidentes et résidents de l'ensemble du secteur;
- de créer des parcs et verdir des espaces qui, depuis plus d'un demi-siècle, servaient essentiellement à l'entreposage de machinerie, de véhicules et de matériaux;
- de mettre en pratique de façon exemplaire les orientations de la Ville, notamment en ce qui a trait à l'habitation, à l'aménagement du domaine public et à la gestion écologique des ressources;
- de donner à la communauté un rôle actif dans la prise de décision et de faire du site Louvain Est un laboratoire d'innovation sociale.



Galeries Normandie	<input type="checkbox"/> Planifié	✓ À planifier
Arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville	<input type="checkbox"/> Secteur priorisé	
Échelle d'impact	<input type="checkbox"/> Métropolitaine	✓ Quartier
Accès au transport collectif structurant	<input type="checkbox"/> Existant	✓ Projeté
Indice d'équité des milieux de vie (IEMV)	✓ Secteur vulnérable et prioritaire	✓ À proximité d'un secteur vulnérable et prioritaire
Opportunités	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Augmentation de l'offre résidentielle ✓ Amélioration/consolidation de l'accès aux ressources du quotidien <input type="checkbox"/> Amélioration/consolidation des activités économiques 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Amélioration/consolidation (forme et fonctions urbaines) ✓ Transformation (formes et fonctions urbaines) <input type="checkbox"/> Valorisation des milieux naturels
Types d'action	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Réglementation ✓ Investissements ✓ Réaménagement du domaine public 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Planification (élaboration ou actualisation) <input type="checkbox"/> Programme de financement <input type="checkbox"/> Étude hydraulique pour évaluer la capacité des réseaux d'égout



Secteur d'opportunité

- Échelle d'impact : Quartier
- Espace vert



Contexte

Constitué majoritairement d'un centre commercial, mais aussi d'une bande commerciale au nord de la rue de Salaberry allant de l'autoroute 15 à l'avenue De Poutrincourt, le secteur est délimité à l'ouest par l'autoroute 15, au nord par la rue de Salaberry, à l'est par la rue James-Morrice et au sud par la terrasse de Louisbourg. Le secteur environnant est majoritairement résidentiel d'assez faible intensité.

Les enjeux d'aménagement et de mobilité pour le secteur sont :

- le redéveloppement de grandes superficies commerciales et d'une aire de stationnement;
- l'intégration au sein du secteur, notamment de la trame de rue et du cadre bâti;
- le manque d'infrastructure structurante en matière de transport collectif;
- la connectivité du secteur à la future station du Ruisseau du REM;
- la proximité des nuisances de l'autoroute.

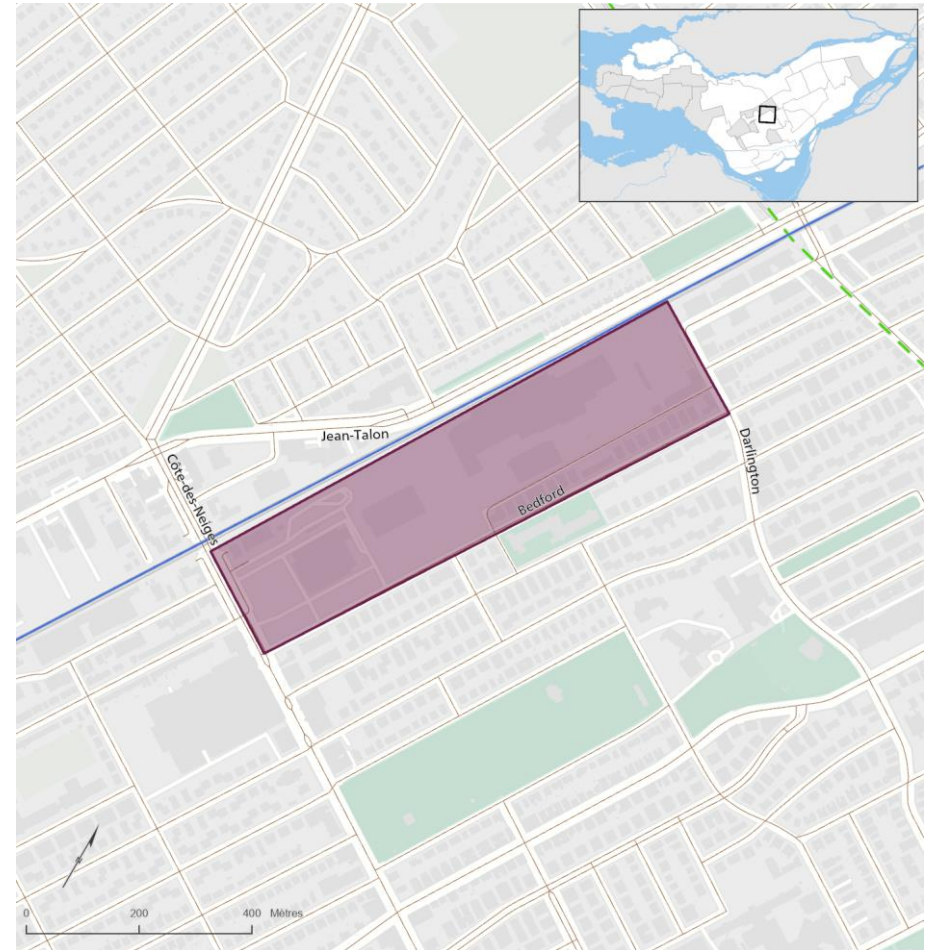
Objectifs

Les principales intentions pour le secteur visent à :

- aménager un milieu de vie adapté au secteur;
- offrir une plus forte densification afin de maximiser et rentabiliser la présence d'infrastructures structurantes pour le secteur;
- maintenir l'offre commerciale de tous types de commerces afin de réduire la dépendance à l'automobile;
- assurer le maintien de la qualité de vie des résidentes et résidents actuels malgré l'ajout de nouveaux volumes;
- offrir des espaces récréatifs extérieurs et verts pour les résidentes et résidents actuels et futurs;
- moderniser l'implantation des bâtiments existants misant actuellement sur la présence d'un grand parc de stationnement.



Bedford	<input type="checkbox"/> Planifié	<input checked="" type="checkbox"/> À planifier
Arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce	<input type="checkbox"/> Secteur priorisé	
Échelle d'impact	<input type="checkbox"/> Métropolitaine	<input checked="" type="checkbox"/> Quartier
Accès au transport collectif structurant	<input checked="" type="checkbox"/> Existant	<input checked="" type="checkbox"/> Projeté
Indice d'équité des milieux de vie (IEMV)	<input checked="" type="checkbox"/> Secteur vulnérable et prioritaire	<input checked="" type="checkbox"/> À proximité d'un secteur vulnérable et prioritaire
Opportunités	<input checked="" type="checkbox"/> Augmentation de l'offre résidentielle <input checked="" type="checkbox"/> Amélioration/consolidation de l'accès aux ressources du quotidien <input type="checkbox"/> Amélioration/consolidation des activités économiques	<input checked="" type="checkbox"/> Amélioration/consolidation (forme et fonctions urbaines) <input checked="" type="checkbox"/> Transformation (formes et fonctions urbaines) <input checked="" type="checkbox"/> Valorisation des milieux naturels
Types d'action	<input checked="" type="checkbox"/> Réglementation <input checked="" type="checkbox"/> Investissements <input checked="" type="checkbox"/> Réaménagement du domaine public	<input checked="" type="checkbox"/> Planification (élaboration ou actualisation) <input type="checkbox"/> Programme de financement <input type="checkbox"/> Étude hydraulique pour évaluer la capacité des réseaux d'égout



Secteur d'opportunité

- Échelle d'impact : Quartier
- Espace vert

Réseau existant

- Train de banlieue

Réseau en réalisation

- REM

Carte 4-88 Bedford



Contexte

Le secteur Bedford est délimité à l'ouest par le chemin de la Côte-des-Neiges, à l'est par l'avenue de Darlington, au nord par la voie ferrée du Canadien Pacifique et au sud par le Chemin Bedford. La fonction résidentielle est prédominante au sud des chemins Goyer et Bedford tandis que les activités commerciales et industrielles sont concentrées le long de la voie ferrée.

Un grand supermarché se situe à l'intersection des chemins de la Côte-des-Neiges et de Bedford, tandis que l'écocentre Côte-des-Neiges se trouve entre le supermarché et la voie ferrée. Le siège social de la compagnie Kruger se situe le long du Chemin Bedford. Autour de cette propriété, l'aménagement paysager est dense et composé de conifères. À l'est de l'îlot, deux bâtiments industriels sont implantés.

Le terrain de la cour de voirie est adjacent au chemin Goyer et un mur aveugle longe les cours arrière des résidences. Les activités commerciales de grandes surfaces et industrielles sont localisées sur de très grands îlots, parfois sous-utilisés, et génèrent d'importantes nuisances sonores, vibratoires et visuelles qui sont ressenties au-delà des limites des propriétés.

Un terrain privé, adjacent à la voie ferrée, est identifié au *Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal* comme un « bois à protéger et à mettre en valeur ». L'école primaire Bedford se trouve également à proximité du secteur.

Finalement, le secteur Bedford est situé à proximité de la station Canora du REM, qui est en cours de construction. Les secteurs adjacents à l'est et à l'ouest sont actuellement en transformation à des fins résidentielles.

Les enjeux d'aménagement et de mobilité pour le secteur sont :

- le respect des particularités du cadre bâti et la trame urbaine des secteurs avoisinants lors du redéveloppement des parcelles sous-utilisées;
- la cohabitation difficile de certaines activités telles que celles de l'écocentre et de la cour de voirie avec les secteurs résidentiels et scolaires établis et ceux qui sont en transformation;
- l'offre excédentaire de stationnement de surface sur certaines emprises commerciales;
- l'arrivée de la future gare Canora du REM qui contribuera à l'amélioration des conditions de mobilité du secteur;
- la consolidation du réseau d'équipements collectifs et de la vie communautaire du quartier;

- la présence d'équipements municipaux de grande surface;
- la protection et la mise en valeur du boisé identifié sur le site de Kruger;
- le multiculturalisme et la défavorisation de la population des zones résidentielles situées au sud du territoire.

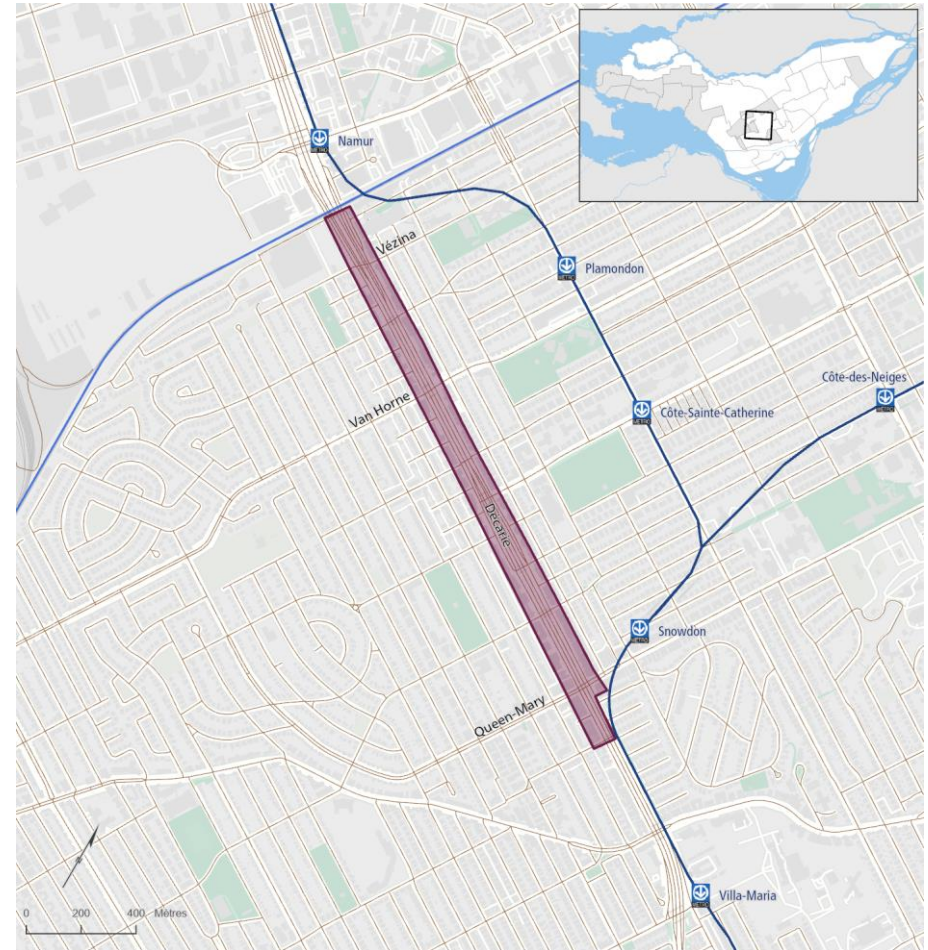
Objectifs

Les intentions préliminaires pour le secteur sont les suivantes :

- favoriser la création de logements sains et répondant aux besoins de la clientèle du secteur, notamment des logements familiaux, sociaux et abordables :
 - aménager un milieu de vie adapté au secteur en valorisant notamment une diversité de typologie et une gamme de produits variée;
- convertir les activités commerciales de grande surface et industrielles par des activités pouvant contribuer davantage à la mixité et la mise en valeur de ce secteur;
- consolider l'activité commerciale aux endroits stratégiques en assurant une cohabitation harmonieuse avec le quartier résidentiel;
- favoriser la création d'espaces communautaires, de parcs et d'espaces publics;
- favoriser la mise en place d'initiatives communautaires et sociales permettant d'améliorer la qualité et le cadre de vie des résidentes et résidents du secteur;
- atténuer les nuisances générées par l'écocentre, la cour de voirie et la voie ferrée;
- repenser la géométrie des rues dans ce secteur de manière à tisser des liens vers les quartiers résidentiels adjacents;
- connecter le secteur aux grands axes de mobilité active et collective;
- protéger et valoriser les milieux naturels.



Corridor du boulevard Décarie	<input type="checkbox"/> Planifié	✓ À planifier
Arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce	<input type="checkbox"/> Secteur priorisé	
Échelle d'impact	<input type="checkbox"/> Métropolitaine	✓ Quartier
Accès au transport collectif structurant	✓ Existant	✓ Projeté
Indice d'équité des milieux de vie (IEMV)	✓ Secteur vulnérable et prioritaire	✓ À proximité d'un secteur vulnérable et prioritaire
Opportunités	<input type="checkbox"/> Augmentation de l'offre résidentielle ✓ Amélioration/consolidation de l'accès aux ressources du quotidien <input type="checkbox"/> Amélioration/consolidation des activités économiques	✓ Amélioration/consolidation (forme et fonctions urbaines) <input type="checkbox"/> Transformation (formes et fonctions urbaines) <input type="checkbox"/> Valorisation des milieux naturels
Types d'action	✓ Réglementation ✓ Investissements ✓ Réaménagement du domaine public	✓ Planification (élaboration ou actualisation) <input type="checkbox"/> Programme de financement <input type="checkbox"/> Étude hydraulique pour évaluer la capacité des réseaux d'égout



Secteur d'opportunité

- Échelle d'impact : Quartier
- Espace vert

Réseau existant

- Métro
- Train de banlieue

Carte 4-89 Corridor du boulevard Décarie



Contexte

L'autoroute Décarie s'étend du nord au sud, reliant la rue Saint-Jacques à l'échangeur Décarie situé aux limites de la ville liée de Ville Mont-Royal. Le corridor visé est délimité au sud par les rues Snowdon et Globert et au nord par le viaduc ferroviaire.

L'autoroute, aménagée en tranchée, ainsi que les voies de desserte sont régulièrement congestionnées, ce qui génère d'importantes sources de nuisances environnementales pour les milieux avoisinants (qualité de l'air, vibration, nuisances sonores importantes, encombrement de l'espace public, etc.).

Principalement axé autour d'activités commerciales et résidentielles situées le long des boulevards Décarie et du chemin Queen-Mary, le corridor est traversé par une piste cyclable bidirectionnelle située sur l'avenue Bourret, offrant ainsi un axe de transport alternatif pour les cyclistes.

Le secteur bénéficie également de la proximité de la station de métro Snowdon implantée sur le chemin Queen-Mary.

Les enjeux d'aménagement et de mobilité du secteur sont :

- les sources de nuisances générées par l'autoroute;
- la continuité des quartiers et des milieux de vie existants et la rupture physique causée par l'autoroute;
- la faible présence du réseau de transports actifs, sa discontinuité et sa faible convivialité;
- l'incidence de la congestion routière sur la desserte en transport collectif de surface;
- la faible vitalité et la diffusion de l'activité commerciale du corridor Décarie;
- la dégradation générale du cadre bâti le long du corridor Décarie.

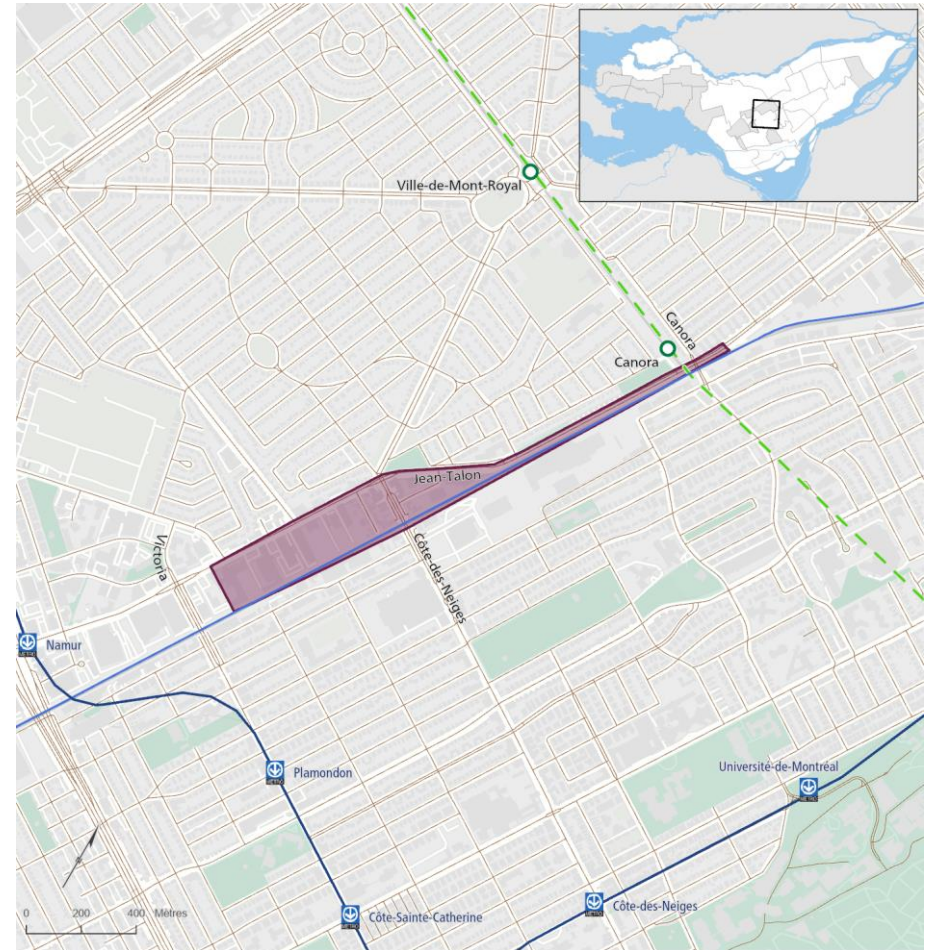
Objectifs

Les intentions préliminaires pour le secteur sont les suivantes :

- intensifier et diversifier les activités;
- recréer le tissu urbain près des intersections stratégiques;
- prendre en compte les effets du bruit environnemental et de la qualité de l'air dans la diversification des activités;
- multiplier les points de passages et l'aménagement de traverses est-ouest conviviales, confortables et sécuritaires pour les modes actifs au-dessus de l'autoroute;
- assurer la connectivité des secteurs situés au nord et au sud de la voie ferrée;
- revoir la configuration actuelle des boulevards Décarie, afin de tendre vers une réduction des vitesses de circulation sur ces axes et renforcer le caractère urbain et local de ces axes;
- évaluer la pertinence de mesures préférentielles de bus (MPB) sur le boulevard Décarie;
- évaluer la faisabilité d'un recouvrement partiel de l'autoroute à des intersections stratégiques;
- encourager l'aménagement d'une gare au nord du site à l'étude et assurer son accessibilité universelle;
- saisir toute opportunité de verdissement de l'infrastructure de l'autoroute Décarie (parois bétonnées et traversées).



Corridor de la rue Jean-Talon		
Arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce		
Échelle d'impact	<input type="checkbox"/> Métropolitaine	<input checked="" type="checkbox"/> Quartier
Accès au transport collectif structurant	<input checked="" type="checkbox"/> Existant	<input checked="" type="checkbox"/> Projeté
Indice d'équité des milieux de vie (IEMV)	<input checked="" type="checkbox"/> Secteur vulnérable et prioritaire	<input checked="" type="checkbox"/> À proximité d'un secteur vulnérable et prioritaire
Opportunités	<input type="checkbox"/> Augmentation de l'offre résidentielle <input checked="" type="checkbox"/> Amélioration/consolidation de l'accès aux ressources du quotidien <input type="checkbox"/> Amélioration/consolidation des activités économiques	<input checked="" type="checkbox"/> Amélioration/consolidation (forme et fonctions urbaines) <input type="checkbox"/> Transformation (formes et fonctions urbaines) <input type="checkbox"/> Valorisation des milieux naturels
Types d'action	<input checked="" type="checkbox"/> Réglementation <input checked="" type="checkbox"/> Investissements <input checked="" type="checkbox"/> Réaménagement du domaine public	<input checked="" type="checkbox"/> Planification (élaboration ou actualisation) <input type="checkbox"/> Programme de financement <input type="checkbox"/> Étude hydraulique pour évaluer la capacité des réseaux d'égout



Secteur d'opportunité

- Échelle d'impact : Quartier
- Espace vert

Réseau existant

- Métro
- Train de banlieue

Réseau en réalisation

- REM

Carte 4-90 Corridor de la rue Jean-Talon



Contexte

Le corridor Jean-Talon est délimité au nord par la limite territoriale avec Ville Mont-Royal, le quartier Glenmount et au sud par la voie ferrée du Canadien Pacifique. Ce territoire s'inscrit dans le prolongement, vers l'est, du quartier Namur-Hippodrome et se trouve à proximité de la station Canora du REM actuellement en construction.

Les activités commerciales, principalement liées au commerce automobile, s'opèrent sur de très grands lots dotés d'espaces de stationnement de surface sous-utilisés. Le corridor ferroviaire au sud de Jean-Talon offre une friche végétalisée jusqu'au corridor écologique Darlington.

Les enjeux d'aménagement et de mobilité du secteur sont :

- l'arrivée de la future gare Canora du REM qui contribuera à l'amélioration des conditions de mobilité du secteur;
- la consolidation des aménagements actifs et collectifs entre les deux pôles de transport, soit le métro Namur et la future gare du REM, via la mise en place d'un transport structurant de type tramway;
- le réaménagement de la rue Jean-Talon ouest pour la mise en place d'un corridor de mobilité durable incluant une portion du Réseau express vélo (REV);
- la présence d'une voie à débit important en voie de transformation;
- la profondeur des lots, au sud de la rue Jean-Talon, entre la rue de la Savane et de Nancy, qui constituent un défi pour leur redéveloppement;
- le respect des particularités du cadre bâti et la trame urbaine des secteurs avoisinants pour les parcelles à redévelopper;
- l'arrimage des aménagements aux abords de la voie ferroviaire avec ceux prévus dans le quartier Namur-Hippodrome;
- la préservation de la biodiversité aux abords du corridor ferroviaire;
- la nécessité de prévoir une cohabitation harmonieuse entre les nouveaux usages et les installations ferroviaires.

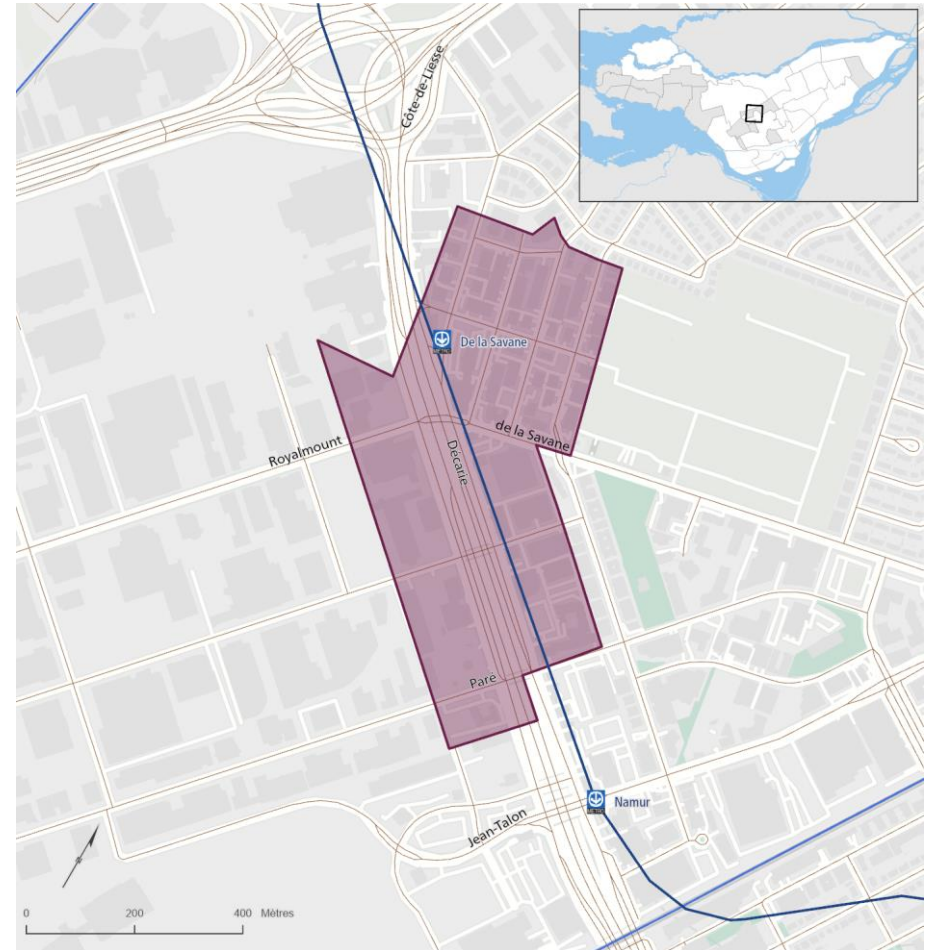
Objectifs

Les intentions préliminaires pour le secteur sont les suivantes :

- assurer une mixité des fonctions urbaines et la disponibilité d'équipements collectifs;
- poursuivre le réaménagement de la rue Jean-Talon Ouest et optimiser l'implantation du REV ainsi que d'un axe de transport collectif structurant;
- aménager un sentier multifonctionnel le long de l'emprise de la voie ferroviaire;
- améliorer la qualité du milieu de vie en augmentant le verdissement et l'offre d'espaces publics;
- poursuivre le déploiement du corridor écologique Darlington;
- limiter les nuisances et les risques associés à la présence des voies ferrées.



De la Savane	<input type="checkbox"/> Planifié	<input checked="" type="checkbox"/> À planifier
Arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce	<input checked="" type="checkbox"/> Secteur priorisé	
Échelle d'impact	<input type="checkbox"/> Métropolitaine	<input checked="" type="checkbox"/> Quartier
Accès au transport collectif structurant	<input checked="" type="checkbox"/> Existant	<input checked="" type="checkbox"/> Projeté
Indice d'équité des milieux de vie (IEMV)	<input checked="" type="checkbox"/> Secteur vulnérable et prioritaire	<input checked="" type="checkbox"/> À proximité d'un secteur vulnérable et prioritaire
Opportunités	<input checked="" type="checkbox"/> Augmentation de l'offre résidentielle <input checked="" type="checkbox"/> Amélioration/consolidation de l'accès aux ressources du quotidien <input type="checkbox"/> Amélioration/consolidation des activités économiques	<input checked="" type="checkbox"/> Amélioration/consolidation (forme et fonctions urbaines) <input checked="" type="checkbox"/> Transformation (formes et fonctions urbaines) <input type="checkbox"/> Valorisation des milieux naturels
Types d'action	<input checked="" type="checkbox"/> Réglementation <input checked="" type="checkbox"/> Investissements <input checked="" type="checkbox"/> Réaménagement du domaine public	<input checked="" type="checkbox"/> Planification (élaboration ou actualisation) <input type="checkbox"/> Programme de financement <input type="checkbox"/> Étude hydraulique pour évaluer la capacité des réseaux d'égout



Secteur d'opportunité

- Échelle d'impact : Quartier
- Espace vert

Réseau existant

- Métro
- Train de banlieue

Carte 4-91 De la Savane



Contexte

Le secteur constitue une des composantes du grand secteur de planification Namur-De la Savane dont les limites approximatives sont la voie ferrée du Canadien Pacifique au sud, le boulevard Cavendish à l'ouest, les abords de l'autoroute Métropolitaine au nord et la rue de la Savane à l'est. Le secteur comprend également les sous-secteurs du Triangle et du quartier Namur-Hippodrome.

Au nord de la rue de la Savane, la concentration d'industries légères, d'ateliers de réparation automobile ainsi que de commerces peuvent engendrer des nuisances modérées. Au sud de la rue de la Savane, de part et d'autre de l'autoroute Décarie, il existe un grand nombre d'activités économiques telles que des commerces de vente automobile, des immeubles de bureaux, des commerces de vente au détail et des services.

L'ensemble présente peu d'espace vert et de nombreux espaces minéralisés. Le secteur bénéficie de la présence de la station de métro De la Savane qui dispose cependant d'un unique accès. Une passerelle piétonne reliant le métro De la Savane au pôle multifonctionnel de Royalmount est en cours de construction. Cette dernière permettra également le réaménagement de l'espace autour de la station de métro De la Savane.

Les aménagements cyclables ont également été réalisés sur les rues Leduc et Labarre tandis que la rue de la Savane dispose d'une piste cyclable en site propre. Finalement, la rue Sorel entre le boulevard Décarie et la rue de Bougainville sera fermée à la circulation automobile puis transformée en place publique.

Les enjeux d'aménagement et de mobilité du secteur sont :

- la sous-utilisation de terrains propices à un redéveloppement;
- la pression immobilière en raison du redéveloppement des différents projets du grand secteur de planification Namur-De la Savane et Royalmount;
- l'accessibilité difficile de la station de métro De la Savane en raison, notamment, de la distance entre la traversée est-ouest de Décarie et l'édicule de métro;
- la rupture physique causée par l'autoroute;
- le manque de convivialité de la traversée de l'autoroute et les aménagements peu propices aux déplacements à pied;
- la présence de l'autoroute en tranchée et la congestion des boulevards Décarie parallèles qui génèrent d'importantes sources de nuisances environnementales pour les milieux avoisinants (qualité de l'air, vibration, nuisances sonores importantes, etc.).

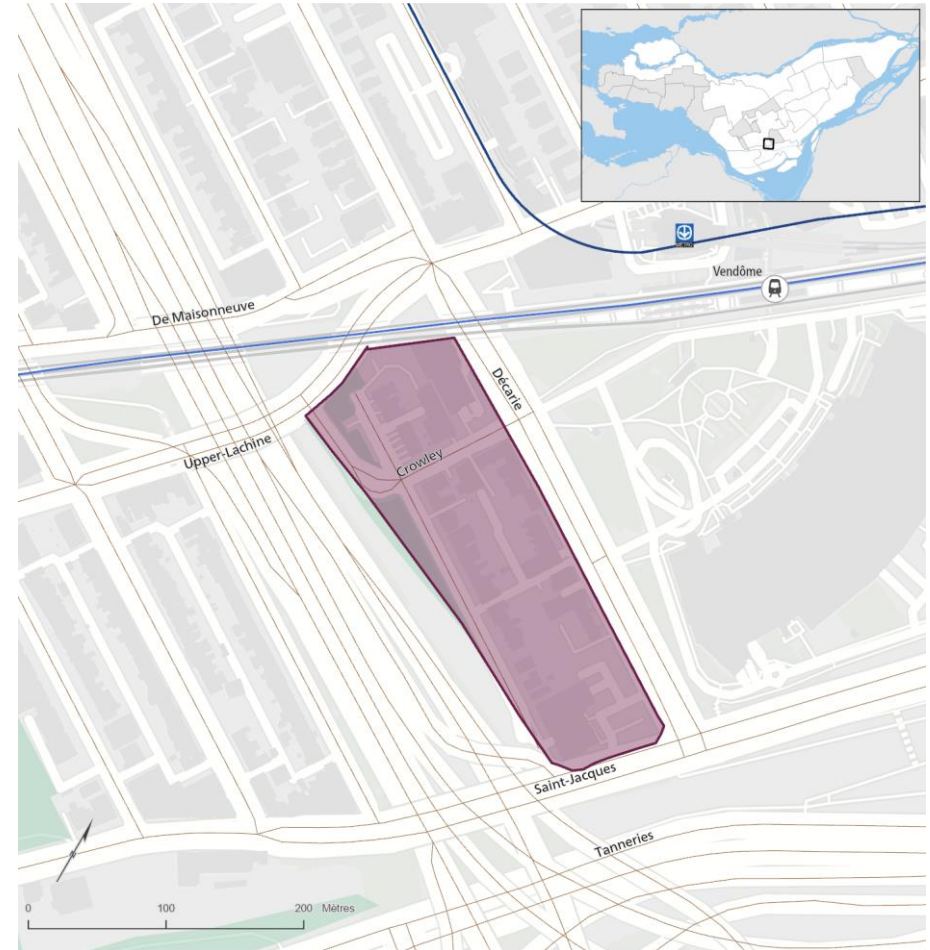
Objectifs

Les intentions préliminaires pour le secteur sont les suivantes :

- rehausser l'image du secteur;
- atténuer les effets d'îlots de chaleur par la transformation des stationnements de surface;
- diversifier les activités à proximité de la station de métro De la Savane et sur le boulevard Décarie;
- évaluer l'opportunité d'intégrer la fonction résidentielle et sa compatibilité au sein du secteur;
- apaiser la circulation dans le secteur en optimisant l'attractivité de la station de métro et en réduisant la place de la voiture sur le domaine public au profit du verdissement et des modes actifs;
- bonifier la qualité de l'architecture et des aménagements le long des grands axes routiers;
- atténuer les nuisances environnementales générées par l'autoroute Décarie;
- réaliser une étude de faisabilité pour l'aménagement d'un second édicule de métro qui pourrait être localisé plus stratégiquement à l'angle sud-est de l'intersection de la Savane et Décarie.



Îlot Crowley/Décarie		
Arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce		
Échelle d'impact	<input type="checkbox"/> Métropolitaine	<input checked="" type="checkbox"/> Quartier
Accès au transport collectif structurant	<input checked="" type="checkbox"/> Existant	<input checked="" type="checkbox"/> Projeté
Indice d'équité des milieux de vie (IEMV)	<input type="checkbox"/> Secteur vulnérable et prioritaire	<input checked="" type="checkbox"/> À proximité d'un secteur vulnérable et prioritaire
Opportunités	<input checked="" type="checkbox"/> Augmentation de l'offre résidentielle <input checked="" type="checkbox"/> Amélioration/consolidation de l'accès aux ressources du quotidien <input type="checkbox"/> Amélioration/consolidation des activités économiques	<input checked="" type="checkbox"/> Amélioration/consolidation (forme et fonctions urbaines) <input checked="" type="checkbox"/> Transformation (formes et fonctions urbaines) <input type="checkbox"/> Valorisation des milieux naturels
Types d'action	<input checked="" type="checkbox"/> Réglementation <input checked="" type="checkbox"/> Investissements <input checked="" type="checkbox"/> Réaménagement du domaine public	<input type="checkbox"/> Planification (élaboration ou actualisation) <input type="checkbox"/> Programme de financement <input type="checkbox"/> Étude hydraulique pour évaluer la capacité des réseaux d'égout



Secteur d'opportunité

- Échelle d'impact : Quartier
- Espace vert

Réseau existant

- Métro
- Train de banlieue

Carte 4-92 Îlot Crowley/Décarie



Contexte

L'îlot Crowley/Décarie est un îlot typiquement montréalais qui se distingue par des éléments paysagers de grande envergure tels que le Centre universitaire de santé McGill (CUSM), le pont Saint-Jacques et une vue panoramique sur le sud de Montréal.

Cependant, cet îlot est actuellement déstructuré et déconnecté du tissu urbain. Il est enchevêtré dans un réseau important d'infrastructures autoroutières et ferroviaires qui génèrent des nuisances importantes. De plus, le réseau consacré aux transports actifs est discontinu et peu convivial.

Enfin, ce site est isolé des autres pôles d'activités en raison des infrastructures de transport existantes. C'est dans ce contexte que des mesures devront être prises pour réduire les nuisances et mieux intégrer cet îlot au tissu urbain afin de favoriser son développement harmonieux.

Les enjeux d'aménagement et de mobilité pour le secteur sont :

- un territoire contrasté en pleine transformation;
- une requalification nécessaire du cadre bâti de l'îlot dans la continuité des aménagements alentour (CUSM, boul. Décarie, parc de la Falaise);
- un dialogue indispensable à mettre en place avec le méga-îlot lui faisant face, accueillant le CUSM;
- un îlot fortement isolé par la falaise et les infrastructures de transport à positionner et à reconnecter;
- l'atténuation des effets des infrastructures de transports qui bordent le secteur, comme le transit à travers une voie à caractère locale.

Objectifs

Les intentions visées pour le secteur sont :

- un quartier animé pour favoriser une vie de proximité en assurant une certaine densité de population susceptible de permettre à de petits commerces de s'installer dans le secteur;
- une densité désirable en modulant l'implantation et la hauteur des nouvelles constructions en fonction de leur intégration au contexte urbain, notamment le cadre bâti résidentiel de l'avenue Prud'homme et la fonction locale de la rue Crowley;
- une population diversifiée en assurant une diversité sociale et économique de l'offre de logements, notamment en intégrant du logement social et abordable;

- un design innovant avec des bâtiments de grande qualité architecturale intégrant des technologies vertes ainsi qu'une qualité et complémentarité des aménagements des domaines public et privé (ruelle, avenue Prud'homme);
- une mobilité conviviale et sécuritaire en réduisant l'enclavement du quartier par la création de liens actifs vers les secteurs avoisinants et en favorisant une circulation douce et alternative dans le secteur.

En matière d'animation du quartier, les orientations visent à :

- favoriser une vie de quartier en assurant une certaine densité de population, notamment sur les têtes d'îlot, susceptible de contribuer à la vitalité de petits commerces qui s'installeraient dans le secteur;
- préserver le milieu résidentiel établi sur l'avenue Prud'homme, dans les paramètres de densité existants;
- consolider les têtes d'îlot de l'avenue Prud'homme (au nord et au sud) par une densité résidentielle de transition entre la densité de l'avenue Prud'homme et la plus forte densité de l'autre portion de la tête d'îlot;
- consolider les activités commerciales aux endroits stratégiques afin d'optimiser l'achalandage, tout en permettant une cohabitation harmonieuse avec le résidentiel (intersection sud-ouest de l'avenue Crowley et du boulevard Décarie et le front de la rue Saint-Jacques).

Pour la densité désirable, les orientations sont :

- assurer que la conception des bâtiments aux têtes d'îlot nord et sud participe à la réduction des nuisances (bruits, vibrations, qualité de l'air) provenant de l'autoroute pour le voisinage ainsi qu'aux éventuelles personnes occupantes;
- moduler l'implantation et la hauteur des nouvelles constructions en fonction de leur intégration au contexte urbain, notamment le cadre bâti résidentiel existant de l'avenue Prud'homme;
- optimiser la densité de la tête d'îlot Prud'homme nord pour minimiser les nuisances sur le cadre bâti résidentiel de l'avenue Prud'homme, tout en tenant compte de la présence de la voie ferrée et de l'orientation favorable en matière d'ensoleillement;
- maximiser la densité résidentielle sur la tête d'îlot nord du boulevard Décarie, étant donné la présence de la voie ferrée et de l'orientation favorable en matière d'ensoleillement;
- entre la densité résidentielle des têtes d'îlot nord et sud du boulevard Décarie, favoriser des bâtiments moins imposants et qui limitent les retombées sur les propriétés de l'avenue Prud'homme;

- assurer une offre complémentaire d'habitation de courte durée pour les patients du CUSM et leur famille.

Concernant la population diversifiée, les orientations visent à :

- assurer une diversité de typologies de logements, notamment en intégrant sur site du logement social et abordable, susceptible de favoriser l'établissement dans le secteur d'une variété sociale et économique de ménages;
- préconiser la réalisation des logements sociaux sur les têtes d'îlot (nord et sud) de l'avenue Prud'homme;
- favoriser la réalisation de logements abordables dans les projets le long du boulevard Décarie et de la rue Saint-Jacques;
- permettre une offre complémentaire d'hébergement de courte durée pour les personnes ayant besoin de soins et leur famille.

Du point de vue du design innovant, les orientations visent à :

- accroître la qualité de l'aménagement du domaine privé en encourageant la plantation d'arbres à moyen et grand déploiement;
- favoriser l'appropriation citoyenne de la bande de terrain entre l'avenue Prud'homme et l'autoroute Décarie (en contrebas) par une diversité d'aménagements;
- aménager et verdir la ruelle Prud'homme actuelle et projetée tout en maintenant un accès véhiculaire limité aux cours privés;
- favoriser l'implantation, la modulation et l'intégration de projets de grande qualité architecturale en tenant compte des particularités propres à chaque site à densifier et des usages prévus à travers des normes, ainsi que des objectifs et critères d'intégration particuliers au secteur et à certains lots;
- marquer l'intersection nord-ouest du boulevard Décarie et de la rue Saint-Jacques par un bâtiment à l'architecture d'exception susceptible de devenir un point de repère à travers des objectifs et critères d'intégration.

Au plan de la mobilité conviviale et sécuritaire, les orientations visent à :

- proposer des mesures permettant de limiter la circulation de transit, de favoriser la circulation sécuritaire des personnes à pied et à vélos et l'accès au réseau de transport collectif;
- réaménager l'échangeur Upper Lachine-De Maisonneuve Ouest afin de le rendre plus sécuritaire et confortable pour les déplacements actifs vers le secteur autour de la station de métro Vendôme et le secteur commercial de la rue Sherbrooke Ouest;

- repenser la géométrie de l'intersection Prud'homme et Crowley ainsi que l'aménagement du viaduc Upper Lachine de manière à faciliter l'accès, pour les modes actifs et collectifs, au secteur Saint-Raymond;
- transformer les avenues Prud'homme et Crowley de manière à apaiser au maximum les conflits entre les différents modes de transports et leur (re)donner un caractère de rue locale;
- assurer l'aménagement de servitudes de passage pour rendre plus perméables les îlots;
- réaménager la rampe d'accès à l'autoroute Décarie Nord. Assurer des liens et des passages sécuritaires vers l'arrondissement du Sud-Ouest en contrebas, du parc des Terrasses et du parc-nature de l'écoterritoire de la Falaise.

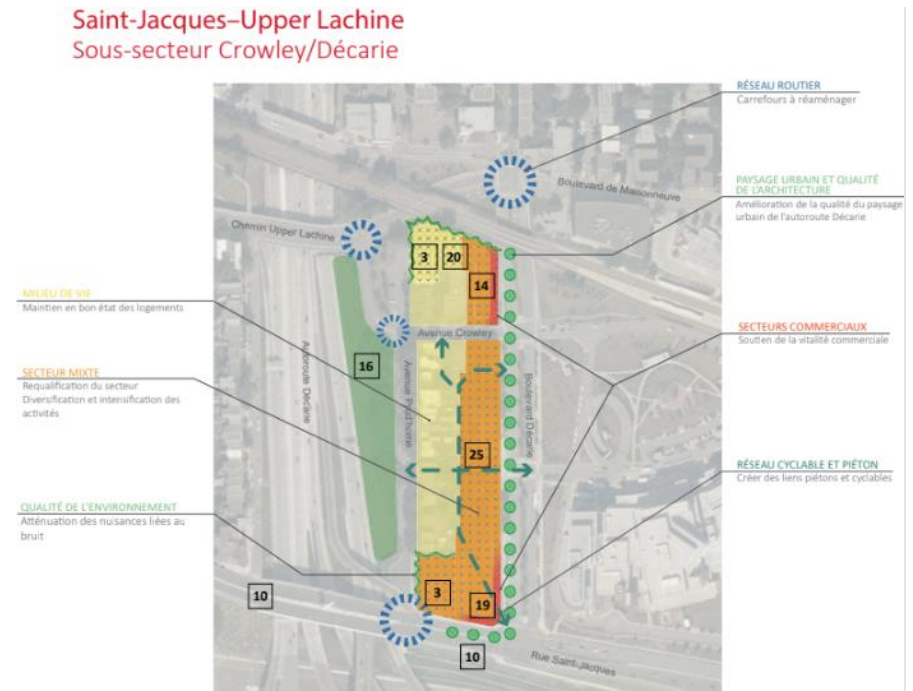
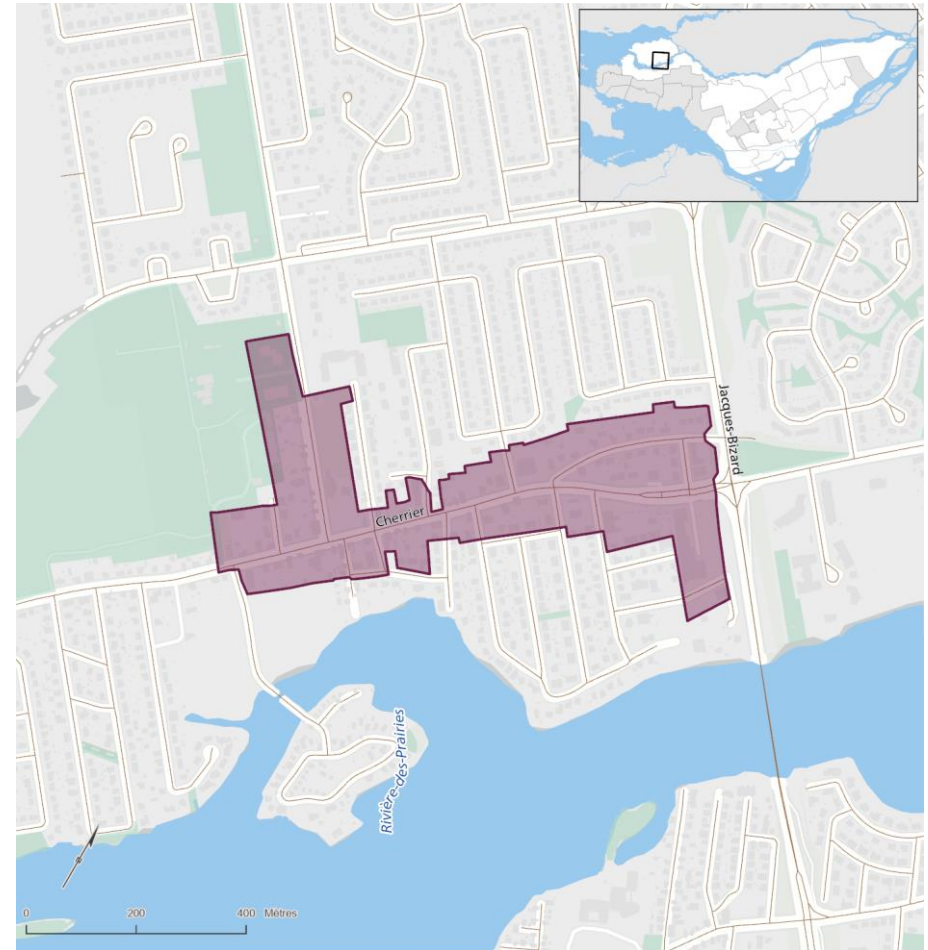


Figure 4-8 Concept d'aménagement du secteur Îlot Crowley/Décarie
 Arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce

Source : Ville de Montréal. (2004). *Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal (04-047)*, Partie II – Chapitre 4 – Arrondissement Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce. (p. 34)



Village de L'Île-Bizard	<input type="checkbox"/> Planifié	<input checked="" type="checkbox"/> À planifier
Arrondissement de L'Île-Bizard–Sainte-Geneviève	<input type="checkbox"/> Secteur priorisé	
Échelle d'impact	<input type="checkbox"/> Métropolitaine	<input checked="" type="checkbox"/> Quartier
Accès au transport collectif structurant	<input type="checkbox"/> Existant	<input type="checkbox"/> Projeté
Indice d'équité des milieux de vie (IEMV)	<input type="checkbox"/> Secteur vulnérable et prioritaire	<input type="checkbox"/> À proximité d'un secteur vulnérable et prioritaire
Opportunités	<input checked="" type="checkbox"/> Augmentation de l'offre résidentielle <input checked="" type="checkbox"/> Amélioration/consolidation de l'accès aux ressources du quotidien <input type="checkbox"/> Amélioration/consolidation des activités économiques	<input checked="" type="checkbox"/> Amélioration/consolidation (forme et fonctions urbaines) <input type="checkbox"/> Transformation (formes et fonctions urbaines) <input checked="" type="checkbox"/> Valorisation des milieux naturels
Types d'action	<input checked="" type="checkbox"/> Réglementation <input checked="" type="checkbox"/> Investissements <input checked="" type="checkbox"/> Réaménagement du domaine public	<input checked="" type="checkbox"/> Planification (élaboration ou actualisation) <input type="checkbox"/> Programme de financement <input type="checkbox"/> Étude hydraulique pour évaluer la capacité des réseaux d'égout



Carte 4-93 Village de L'Île-Bizard



Contexte

Le secteur du village de L'Île-Bizard est caractérisé par une concentration de bâtiments d'intérêt patrimonial et historique. Identifié comme secteur patrimonial, le secteur du Village de L'Île-Bizard est à revitaliser.

Les enjeux d'aménagement et de mobilité pour le secteur sont :

- la protection du caractère villageois de L'Île-Bizard;
- l'intégration de pratiques de développement durable dans les projets publics et privés;
- l'insertion des nouveaux projets immobiliers au tissu urbain du village de L'Île-Bizard;
- la mise en valeur du développement commercial;
- l'amélioration du cadre de vie des populations locales et du pouvoir d'attraction;
- l'accélération du développement culturel et récréatif;
- le réaménagement des rues locales pour des lieux sécuritaires, conviviaux et favorables aux déplacements actifs;
- l'amélioration du développement de la mobilité en matière de transport collectif et actif, d'intermodalité ainsi que la gestion du stationnement;
- la dépendance au voiturage en solo.

Objectifs

Les intentions générales et hypothèses de planification pour le secteur visent à faire du village de L'Île-Bizard :

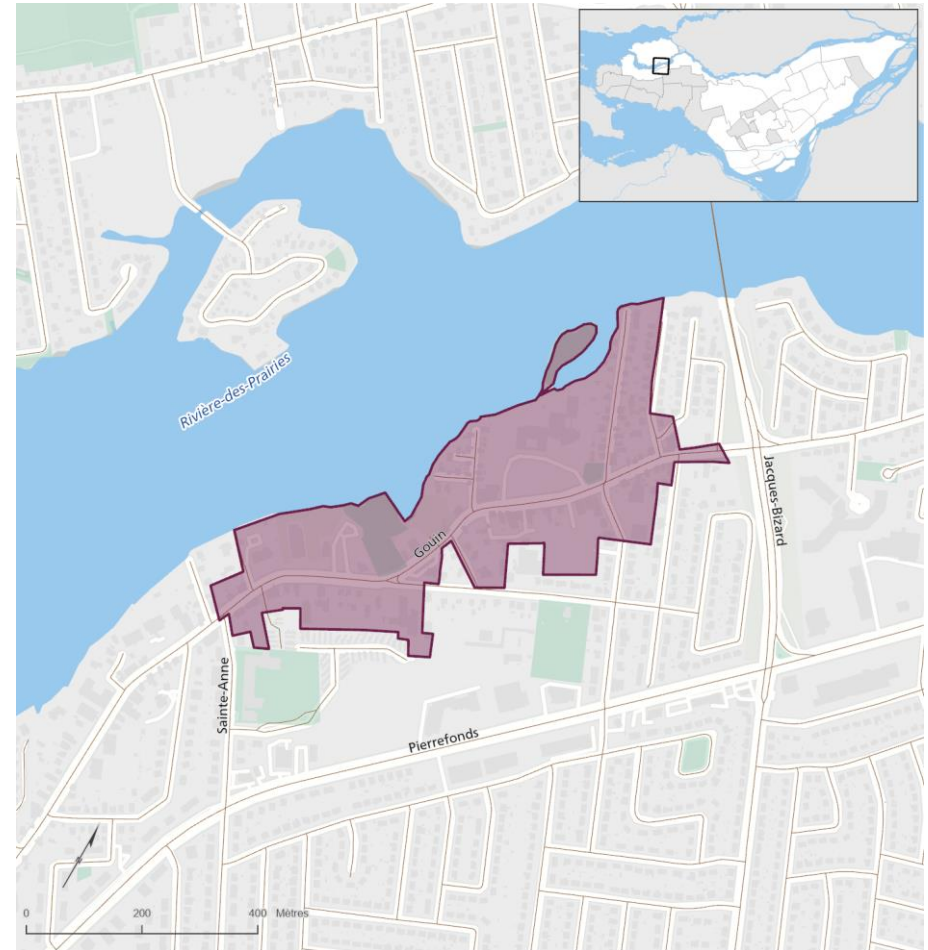
- un patrimoine urbain et naturel valorisé aux abords de la rivière des Prairies;
- un cadre de vie de qualité, diversifié et complet à l'échelle locale;
- un secteur accessible grâce aux nouvelles mobilités et aux transports collectifs et actifs.

Plus précisément, les orientations préliminaires qui en découlent visent à :

- encourager l'établissement de nouveaux commerces dans le village de L'Île-Bizard;
- faciliter la revitalisation commerciale et valoriser les potentiels économiques locaux;
- assurer la mise en place d'une structure commerciale adaptée et dynamique;
- créer une image de marque ancrée dans l'identité locale;
- faciliter la restauration des bâtiments d'intérêt patrimonial;
- encadrer les projets de construction, de transformation, de rénovation et de restauration pour assurer une insertion optimale avec les formes urbaines et le contexte urbain (ex. guide);
- accroître l'adaptabilité du cadre bâti aux besoins de diverses générations et l'abordabilité des logements;
- faciliter la transformation et la rénovation pour tous les bâtiments du village de L'Île-Bizard;
- sécuriser le réseau de pistes cyclables;
- améliorer le réseau de trottoirs et des infrastructures réservées aux piétons.



Village de Sainte-Geneviève		
✓ Planifié □ À planifier		
Arrondissement de L'Île-Bizard–Sainte-Geneviève		
□ Secteur priorisé		
Échelle d'impact	□ Métropolitaine	✓ Quartier
Accès au transport collectif structurant	□ Existant	✓ Projeté
Indice d'équité des milieux de vie (IEMV)	□ Secteur vulnérable et prioritaire	✓ À proximité d'un secteur vulnérable et prioritaire
Opportunités	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Augmentation de l'offre résidentielle ✓ Amélioration/consolidation de l'accès aux ressources du quotidien □ Amélioration/consolidation des activités économiques 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Amélioration/consolidation (forme et fonctions urbaines) □ Transformation (formes et fonctions urbaines) ✓ Valorisation des milieux naturels
Types d'action	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Réglementation ✓ Investissements ✓ Réaménagement du domaine public 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Planification (élaboration ou actualisation) ✓ Programme de financement □ Étude hydraulique pour évaluer la capacité des réseaux d'égout



Carte 4-94 Village de Sainte-Geneviève



Contexte

Le Village de Sainte-Geneviève est caractérisé par une concentration de bâtiments d'intérêt patrimonial et historique. Identifié comme un secteur de valeur exceptionnelle, l'arrondissement a réalisé un plan de revitalisation pour le village. Ce document a pour but d'assurer la vitalité du quartier en améliorant la qualité de l'environnement urbain et en favorisant le dynamisme commercial, économique et culturel, et ainsi, augmenter le pouvoir d'attraction du secteur auprès des visiteurs, des potentiels nouveaux ménages et des investisseurs.

Les enjeux d'aménagement et de mobilité pour le secteur sont :

- la conservation et la mise en valeur des composantes naturelles et anthropiques du paysage villageois;
- la protection du caractère villageois de Sainte-Geneviève;
- l'intégration de pratiques de transition écologique dans les projets publics et privés;
- l'insertion des nouveaux projets immobiliers au tissu urbain;
- l'intégration d'une densité douce tout en assurant une insertion optimale avec les formes urbaines existantes et son contexte urbain;
- l'augmentation de l'offre commerciale et son encadrement;
- la mise en valeur du développement économique, éducationnel et commercial;
- l'accélération du développement culturel et récréatif;
- l'amélioration du cadre de vie des populations locales et du pouvoir d'attraction;
- le réaménagement des rues locales pour des lieux sécuritaires, conviviaux et favorables aux déplacements actifs;
- l'amélioration du développement de la mobilité en matière de transport collectif et actif, d'intermodalité ainsi que la gestion du stationnement;
- l'amélioration de l'accès à la rivière des Prairies;
- la dépendance au voiturage en solo.

Objectifs

L'objectif vise donc à planifier et encadrer le développement des terrains vacants et mettre en valeur les terrains sous-utilisés, d'améliorer la qualité du cadre bâti et des aménagements dans certains secteurs résidentiels, de préserver et de mettre en valeur le caractère villageois des rues commerçantes traditionnelles, et de façon plus précise, de poursuivre la mise en valeur du noyau villageois de Sainte-Geneviève.

Les intentions générales pour le secteur visent à faire du Village de Sainte-Geneviève :

- une destination attractive qui rayonne grâce à sa vitalité commerciale, ses lieux de savoir et son offre culturelle;
- un patrimoine urbain et naturel valorisé aux abords de la rivière des Prairies;
- un milieu de vie complet, animé et inclusif;
- un secteur accessible grâce aux nouvelles mobilités, au transport en commun et aux déplacements actifs.

Plus précisément, les orientations préliminaires qui en découlent visent à :

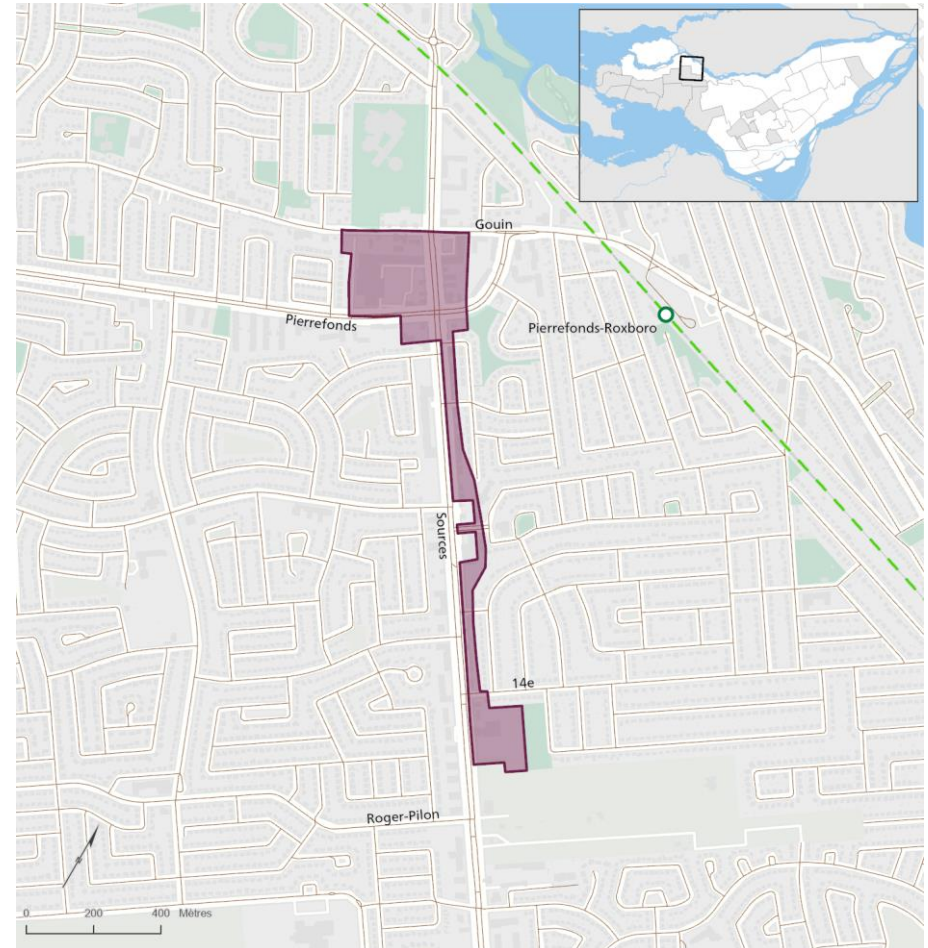
- promouvoir le projet d'implantation d'une école secondaire sur le territoire de Sainte-Geneviève;
- renforcer le campus collégial en accompagnant le cégep Gérald-Godin dans les différents projets;
- favoriser l'émergence d'un quartier culturel en renforçant les équipements culturels, municipaux ou parapublics (atelier d'artistes, musée, salle d'exposition, etc.);
- faciliter l'établissement de nouveaux commerces dans le Village de Sainte-Geneviève;
- assurer la mise en place d'une structure commerciale adaptée et dynamique;
- identifier et valoriser les potentiels économiques locaux;
- faciliter l'accès aux différentes sources de financement municipal pour la revitalisation commerciale;
- créer une image de marque ancrée dans l'identité locale;
- faciliter la restauration des bâtiments d'intérêt patrimonial;



- stimuler les opportunités de requalification urbaine en favorisant la mixité fonctionnelle, la mixité sociale et la densification douce;
- encadrer les projets de construction, de transformation, de rénovation et de restauration pour assurer une insertion optimale avec les formes urbaines et le contexte urbain;
- promouvoir l'insertion de nouveaux logements sociaux et abordables dans le village;
- accroître l'adaptabilité du cadre bâti aux besoins de diverses générations et l'abordabilité des logements;
- faciliter la transformation et la rénovation pour tous les bâtiments du Village de Sainte-Geneviève;
- soutenir le développement synergique entre les acteurs économiques et institutionnels, le tissu associatif ainsi que les communautés locales;
- poursuivre l'entretien et la rénovation des parcs locaux, à l'instar des parcs Jacques-Cardinal, Robert-Sauvé et Antoine-Faucon;
- optimiser les opportunités liées à l'intermodalité;
- développer le réseau de pistes cyclables entre le Village de Sainte-Geneviève et les secteurs adjacents;
- développer le réseau de trottoirs et des infrastructures réservées aux piétons;
- offrir un accès à l'eau en complétant l'aménagement du parc de l'Anse-aux-Rivard et de la presqu'île du cégep.



Boulevard des Sources	✓ Planifié	☐ À planifier
Arrondissement de Pierrefonds-Roxboro	☐ Secteur priorisé	
Échelle d'impact	☐ Métropolitaine	✓ Quartier
Accès au transport collectif structurant	✓ Existant	✓ Projeté
Indice d'équité des milieux de vie (IEMV)	✓ Secteur vulnérable et prioritaire	✓ À proximité d'un secteur vulnérable et prioritaire
Opportunités	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Augmentation de l'offre résidentielle ✓ Amélioration/consolidation de l'accès aux ressources du quotidien ☐ Amélioration/consolidation des activités économiques 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Amélioration/consolidation (forme et fonctions urbaines) ✓ Transformation (formes et fonctions urbaines) ☐ Valorisation des milieux naturels
Types d'action	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Réglementation ✓ Investissements ✓ Réaménagement du domaine public 	<ul style="list-style-type: none"> ☐ Planification (élaboration ou actualisation) ☐ Programme de financement ☐ Étude hydraulique pour évaluer la capacité des réseaux d'égout



Secteur d'opportunité

- Échelle d'impact : Quartier
- Espace vert

Réseau en réalisation

- REM

Carte 4-95 Boulevard des Sources



Contexte

Le secteur visé est caractérisé par la présence d'aires de stationnement laissant peu de place aux piétons et piétonnes et aux aménagements paysagers conviviaux. Des espaces inoccupés ou sous-utilisés sont également nombreux et l'état de détérioration avancée du cadre bâti contribue à l'ambiance peu conviviale du secteur.

De plus, l'intersection des boulevards de Pierrefonds et des Sources présente de nombreux points de conflit liés aux entrées charretières des commerces, lesquelles entraînent des problèmes de circulation et de sécurité sur le boulevard.

Les enjeux d'aménagement et de mobilité pour le secteur sont :

- la densification de l'occupation du sol :
 - l'optimisation et la réaffectation des espaces vacants ou à redévelopper;
 - le développement dans les aires de stationnement sous-utilisées;
- la consolidation de l'activité commerciale;
- la cohabitation des modes de transport;
- la dépendance à l'automobile;
- la sécurisation des déplacements actifs;
- l'amélioration de la fluidité de la circulation au carrefour des boulevards des Sources et de Pierrefonds;
- l'augmentation de la canopée environnementale;
- la minéralisation des propriétés privées et de l'emprise du boulevard des Sources;
- la gestion des îlots de chaleur;
- l'amélioration de la qualité architecturale des bâtiments du secteur;
- l'amélioration générale de l'interface urbaine et des paysages construits et le maintien de la qualité architecturale/de design.

Objectifs

Les intentions générales pour le secteur visent :

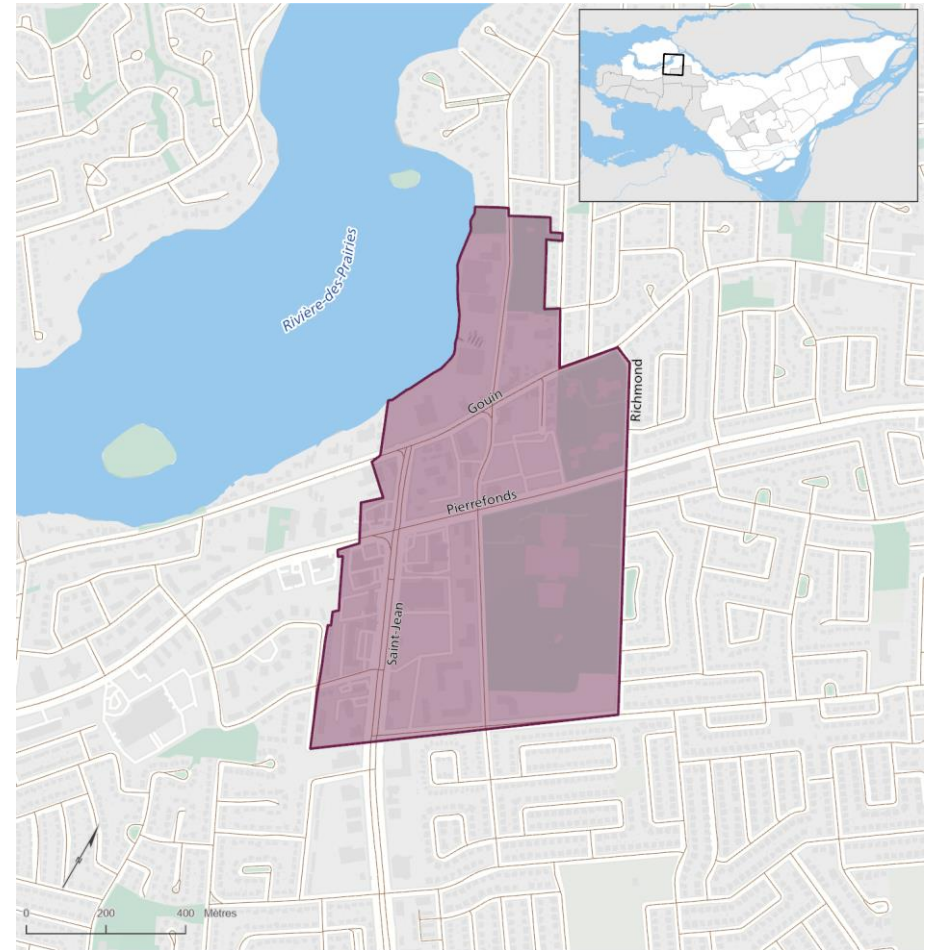
- la création d'un milieu de vie multifonctionnel et de proximité à échelle humaine;
- la diversification et l'amélioration de la mobilité du boulevard des Sources;
- l'embellissement du cadre bâti et des espaces publics.

Plus précisément, les orientations pour le secteur sont :

- intégrer la fonction résidentielle de manière adaptée au contexte urbain en misant sur la mixité fonctionnelle verticale;
- revoir les aménagements du boulevard des Sources;
- créer un lien fort avec la gare de Pierrefonds-Roxboro notamment :
 - en améliorant les liens piétons, cycliste et autobus;
 - en incluant des stations BIXI ou autre moyen semblable afin d'encourager des moyens de transports alternatifs à l'auto;
- verdir davantage le boulevard afin de créer des paysages de qualité.



Centre de Pierrefonds	<input checked="" type="checkbox"/> Planifié	<input type="checkbox"/> À planifier
Arrondissement de Pierrefonds-Roxboro	<input type="checkbox"/> Secteur priorisé	
Échelle d'impact	<input type="checkbox"/> Métropolitaine	<input checked="" type="checkbox"/> Quartier
Accès au transport collectif structurant	<input type="checkbox"/> Existant	<input checked="" type="checkbox"/> Projeté
Indice d'équité des milieux de vie (IEMV)	<input checked="" type="checkbox"/> Secteur vulnérable et prioritaire	<input checked="" type="checkbox"/> À proximité d'un secteur vulnérable et prioritaire
Opportunités	<input checked="" type="checkbox"/> Augmentation de l'offre résidentielle <input checked="" type="checkbox"/> Amélioration/consolidation de l'accès aux ressources du quotidien <input type="checkbox"/> Amélioration/consolidation des activités économiques	<input checked="" type="checkbox"/> Amélioration/consolidation (forme et fonctions urbaines) <input type="checkbox"/> Transformation (formes et fonctions urbaines) <input checked="" type="checkbox"/> Valorisation des milieux naturels
Types d'action	<input checked="" type="checkbox"/> Réglementation <input checked="" type="checkbox"/> Investissements <input checked="" type="checkbox"/> Réaménagement du domaine public	<input type="checkbox"/> Planification (élaboration ou actualisation) <input type="checkbox"/> Programme de financement <input type="checkbox"/> Étude hydraulique pour évaluer la capacité des réseaux d'égout



Carte 4-96 Centre de Pierrefonds



Contexte

Le secteur bénéficie d'une localisation privilégiée en raison de son positionnement au centre de l'arrondissement. Il accueille la majorité des grands équipements structurants dans sa portion est avec la présence de nombreux équipements et institutions tels que la mairie d'arrondissement, la caserne de pompier ou encore une polyvalente, etc. À l'est, plusieurs centres commerciaux caractérisés par de grands stationnements minéralisés, le long du boulevard Saint-Jean, sont implantés.

La présence de la rivière des Prairies constitue également un atout important pour le secteur central de Pierrefonds-Roxboro, mais l'accès public à ses rives gagnerait à être amélioré.

Les enjeux d'aménagement et de mobilité pour le secteur sont :

- la planification et l'encadrement de la création, au cœur de l'arrondissement, d'un centre civique et institutionnel répondant aux besoins de l'ensemble de la population;
- la réalisation, dans un concept d'aménagement intégré, d'ensembles mixtes d'habitations, de commerces et d'institutions sur les sites inoccupés ou sous-utilisés;
- la bonification du réseau de mobilité active et d'aménagements plus conviviaux;
 - le réaménagement des boulevards, de manière à favoriser les déplacements actifs et collectifs. La présence d'emprise des boulevards permet notamment d'accueillir des aménagements qui favorisent la mobilité durable;
- le développement d'une offre complémentaire de transport collectif afin de favoriser le transit vers les stations du REM;
- l'embellissement et l'amélioration de la convivialité du domaine public;
- la promotion de l'implantation d'équipements civiques et de commerces qui ont un effet structurant sur les activités du secteur central;
- l'amélioration de la qualité du paysage urbain et de la qualité architecturale du secteur;
- l'intégration des contraintes liées aux inondations dans la planification du secteur;
- le fort potentiel de mise en réseau des attraits naturels du secteur : présence de la rivière des Prairies et de nombreux milieux naturels.

Objectifs

La vision pour le secteur vise à :

- connecter l'humain, l'eau, la nature, l'habitat et la mobilité pour un secteur central durable qui révèle la force de sa population;
- regrouper une variété de fonctions résidentielles, commerciales et institutionnelles, ce qui représente une opportunité de créer un milieu de vie complet.

Plus précisément, les intentions retenues pour le secteur sont :

- favoriser un milieu de vie complet et l'expérience à l'échelle humaine;
- consolider le potentiel du milieu et densifier la forme bâtie;
- renforcer la vocation civique et municipale;
- permettre une meilleure cohabitation des usages et une mixité complémentaire en densifiant les structures commerciales désuètes ainsi qu'une partie des surfaces réservées au stationnement;
- installer les équipements nécessaires à la gestion des crues;
- favoriser des constructions répondant aux normes minimales de protection contre les inondations;
- permettre une mise en réseau des attraits naturels, des parcs et des espaces verts.

Ainsi, les orientations pour le secteur sont :

- **Vivre à échelle humaine :**
 - privilégier une échelle de proximité;
 - concentrer l'offre de commerces, de services et d'institutions;
 - attirer la population à y habiter.



• **Faciliter une mobilité active :**

- développer un réseau de mobilité active;
- bonifier la desserte en transport en commun;
- optimiser l'espace public consacré à l'automobile.

• **Dialoguer avec l'eau :**

- améliorer l'accès à la rivière;
- offrir l'opportunité de pratiquer des activités récréatives en lien avec l'eau;
- mettre en valeur l'eau dans l'aménagement des espaces publics.

• **Valoriser la nature :**

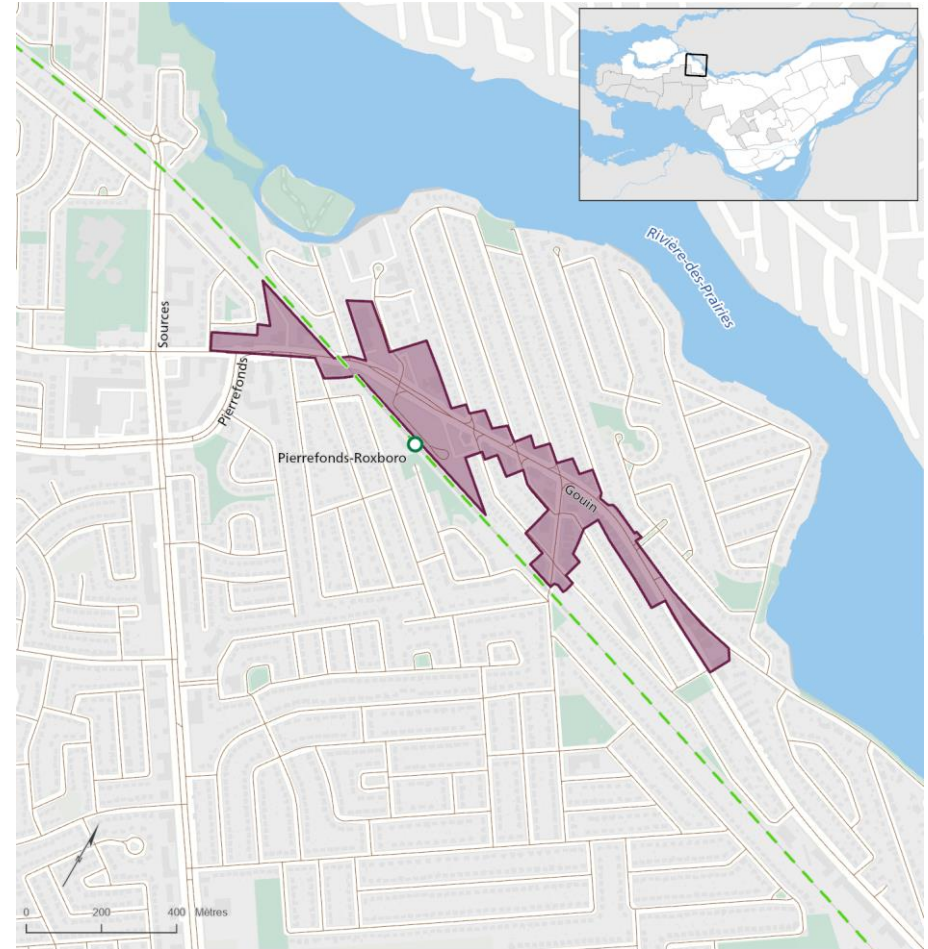
- créer un réseau vert;
- réduire l'empreinte écologique des interventions;
- prévoir des aménagements pour favoriser la biodiversité de la faune et la flore.

• **Favoriser les rencontres :**

- aménager des espaces publics conviviaux et sécuritaires;
- bonifier l'offre d'activités récréotouristiques.



Gare de Pierrefonds-Roxboro	✓ Planifié	☐ À planifier
Arrondissement de Pierrefonds-Roxboro	☐ Secteur priorisé	
Échelle d'impact	☐ Métropolitaine	✓ Quartier
Accès au transport collectif structurant	✓ Existant	✓ Projeté
Indice d'équité des milieux de vie (IEMV)	✓ Secteur vulnérable et prioritaire	✓ À proximité d'un secteur vulnérable et prioritaire
Opportunités	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Augmentation de l'offre résidentielle ✓ Amélioration/consolidation de l'accès aux ressources du quotidien ☐ Amélioration/consolidation des activités économiques 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Amélioration/consolidation (forme et fonctions urbaines) ✓ Transformation (formes et fonctions urbaines) ☐ Valorisation des milieux naturels
Types d'action	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Réglementation ✓ Investissements ✓ Réaménagement du domaine public 	<ul style="list-style-type: none"> ☐ Planification (élaboration ou actualisation) ☐ Programme de financement ☐ Étude hydraulique pour évaluer la capacité des réseaux d'égout



Secteur d'opportunité

- Échelle d'impact : Quartier
- Espace vert

Réseau en réalisation

- REM

Carte 4-97 Gare de Pierrefonds-Roxboro



Contexte

Le secteur visé s'articule autour du boulevard Gouin Ouest. Bénéficiant de la proximité de la gare de Pierrefonds-Roxboro, le secteur est caractérisé par la présence d'usages commerciaux et d'espaces minéralisés accueillant des stationnements. Le stationnement incitatif de la gare occupe une part importante du secteur. Cette portion du boulevard présente un tissu urbain déstructuré et un aménagement du domaine public et privé déficient. La rue du Centre-Commercial joue un rôle de transit important au plan des déplacements automobiles quotidiens.

La présence de la gare offre l'opportunité de revoir ce secteur dans une perspective de densification résidentielle et d'intensification des activités autour d'un pôle de transport collectif.

Les enjeux d'aménagement et de mobilité pour le secteur sont :

- le maintien et la diversification des usages structurants;
- l'optimisation et la requalification des espaces vacants ou à redévelopper, entourant notamment la gare Pierrefonds-Roxboro;
- la requalification de l'activité commerciale favorisant une mixité résidentielle;
- la bonification de l'offre commerciale aux abords du boulevard Gouin Ouest;
- la gestion de la cohabitation entre usages contraignants;
- la gestion de l'ensoleillement lors des projets de développement et de redéveloppement;
- la diminution des contrastes volumétriques des nouveaux bâtiments avec le cadre bâti existant;
- l'amélioration générale de l'interface urbaine et des paysages construits et de la qualité architecturale et de design.

Objectifs

Les intentions générales pour le secteur visent la requalification et le redéveloppement des terrains entourant la gare Pierrefonds-Roxboro et ses abords, afin de créer un milieu de vie qui s'inscrit dans l'ère de la transition écologique et qui mise sur la création de quartiers multifonctionnels desservis par une mobilité durable. Celles-ci visent notamment à :

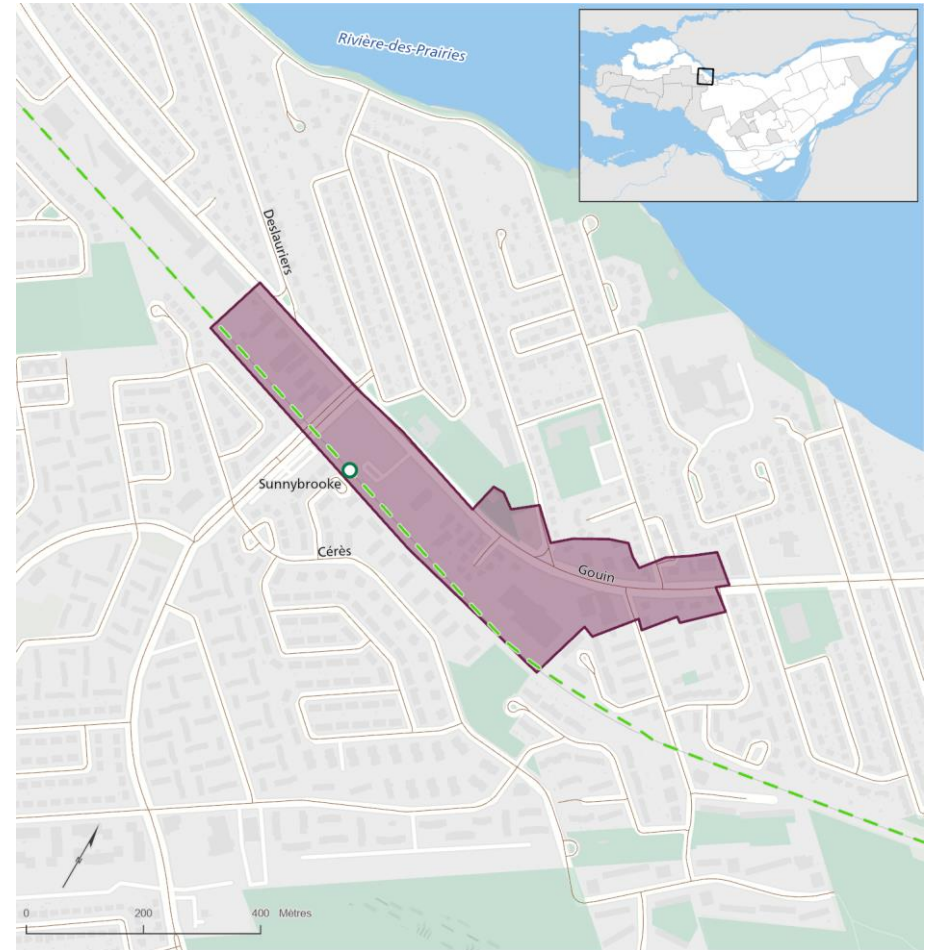
- la création d'un milieu de vie multifonctionnel et de proximité à échelle humaine;
- la diversification et l'amélioration de la mobilité du boulevard Gouin Ouest;
- l'embellissement du cadre bâti et des espaces publics.

Les orientations pour le secteur visent à :

- intégrer la fonction résidentielle de manière ciblée et adaptée au contexte urbain en misant sur la mixité fonctionnelle verticale;
- favoriser une diversité de typologies résidentielles et une offre diversifiée comprenant notamment des logements sociaux et abordables;
- revitaliser le parc commercial en intégrant des commerces de proximité et de services à la population afin de favoriser les déplacements de courtes distances en modes actifs;
- embellir et verdir les interfaces urbaines afin de créer des paysages de qualité.



Gare Sunnybrooke	<input checked="" type="checkbox"/> Planifié	<input type="checkbox"/> À planifier
Arrondissement de Pierrefonds-Roxboro	<input type="checkbox"/> Secteur priorisé	
Échelle d'impact	<input type="checkbox"/> Métropolitaine	<input checked="" type="checkbox"/> Quartier
Accès au transport collectif structurant	<input checked="" type="checkbox"/> Existant	<input type="checkbox"/> Projeté
Indice d'équité des milieux de vie (IEMV)	<input checked="" type="checkbox"/> Secteur vulnérable et prioritaire	<input checked="" type="checkbox"/> À proximité d'un secteur vulnérable et prioritaire
Opportunités	<input checked="" type="checkbox"/> Augmentation de l'offre résidentielle <input checked="" type="checkbox"/> Amélioration/consolidation de l'accès aux ressources du quotidien <input type="checkbox"/> Amélioration/consolidation des activités économiques	<input checked="" type="checkbox"/> Amélioration/consolidation (forme et fonctions urbaines) <input checked="" type="checkbox"/> Transformation (formes et fonctions urbaines) <input type="checkbox"/> Valorisation des milieux naturels
Types d'action	<input checked="" type="checkbox"/> Réglementation <input checked="" type="checkbox"/> Investissements <input checked="" type="checkbox"/> Réaménagement du domaine public	<input type="checkbox"/> Planification (élaboration ou actualisation) <input type="checkbox"/> Programme de financement <input type="checkbox"/> Étude hydraulique pour évaluer la capacité des réseaux d'égout



Secteur d'opportunité

- Échelle d'impact : Quartier
- Espace vert

Réseau en réalisation

- REM

Carte 4-98 Gare Sunnybrooke



Contexte

Le secteur visé s'étend le long du boulevard Gouin Est entre les rues Deslauriers à l'ouest et Bonny à l'est. Caractérisé par un tissu urbain déstructuré en raison de la présence de nombreux garages automobiles et de grandes superficies de stationnement asphaltées en façade, le secteur bénéficie toutefois de la présence de la gare Sunnybrooke. Celle-ci représente une occasion de favoriser l'intensification de l'occupation du territoire à proximité et revoir les fonctions actuelles.

Par ailleurs, la présence à proximité du parc-nature du Bois-de-Liesse ainsi que des grandes propriétés institutionnelles en bordure de la rivière des Prairies s'avèrent des atouts pour la mise en valeur du secteur.

Les enjeux d'aménagement et de mobilité pour le secteur sont :

- le maintien et la diversification des usages structurants;
- l'optimisation et la requalification des espaces vacants ou à redévelopper, entourant notamment la gare Sunnybrooke;
- la requalification de l'activité commerciale favorisant une mixité résidentielle;
- la bonification de l'offre commerciale aux abords du boulevard Gouin Ouest;
- la gestion de la cohabitation entre usages contraignants;
- la gestion de l'ensoleillement lors des projets de développement et de redéveloppement;
- la diminution des contrastes volumétriques des nouveaux bâtiments avec le cadre bâti existant;
- l'amélioration générale de l'interface urbaine et des paysages construits et de la qualité architecturale et de design.

Objectifs

Les intentions générales pour le secteur visent la requalification et le redéveloppement des terrains entourant la gare Pierrefonds-Roxboro et ses abords afin de créer un milieu de vie qui s'inscrit dans l'ère de la transition écologique et qui mise sur la création de quartiers multifonctionnels desservis par une mobilité durable. Celles-ci visent notamment :

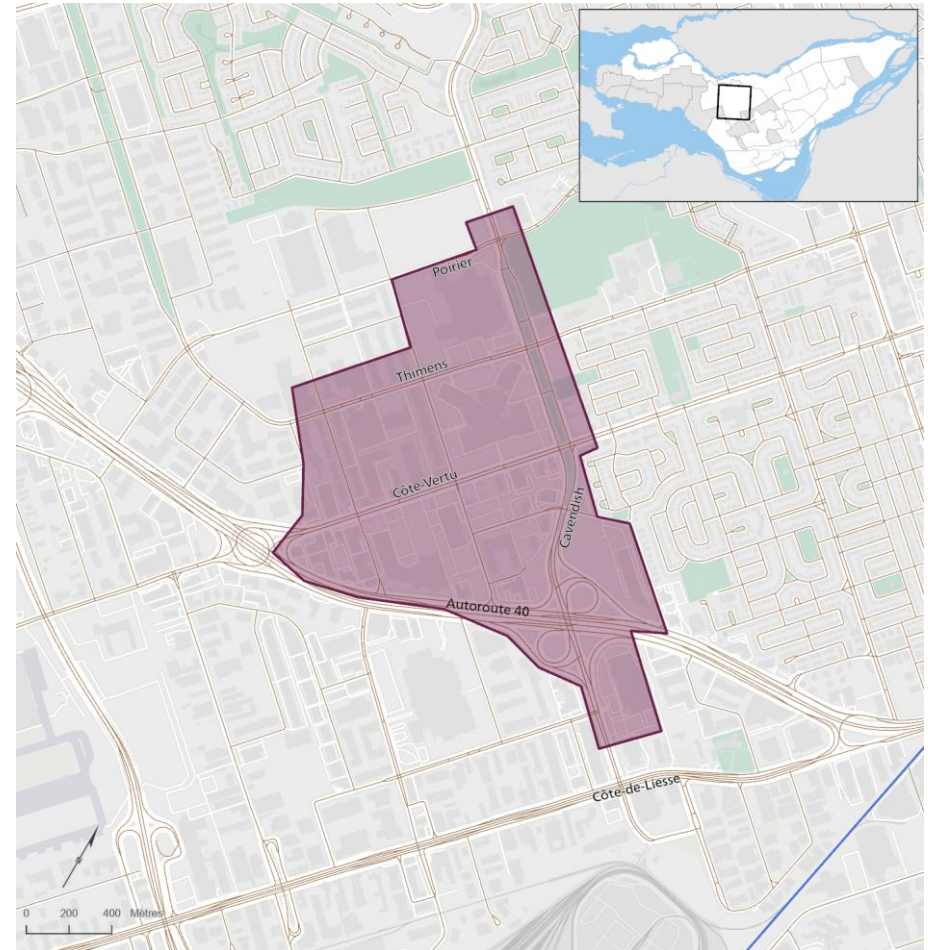
- la création d'un milieu de vie multifonctionnel et de proximité à échelle humaine;
- la diversification et l'amélioration de la mobilité du boulevard Gouin Ouest;
- l'embellissement du cadre bâti et des espaces publics.

Les orientations pour le secteur visent à :

- intégrer la fonction résidentielle de manière ciblée et adaptée au contexte urbain en misant sur la mixité fonctionnelle verticale;
- favoriser une diversité de typologies résidentielles et une offre diversifiée comprenant notamment des logements sociaux et abordables;
- revitaliser le parc commercial en intégrant des commerces de proximité et de services à la population afin de favoriser les déplacements de courtes distances en modes actifs;
- embellir et verdir les interfaces urbaines afin de créer des paysages de qualité.



Centre des affaires	<input checked="" type="checkbox"/> Planifié	<input type="checkbox"/> À planifier
Arrondissement de Saint-Laurent	<input type="checkbox"/> Secteur priorisé	
Échelle d'impact	<input type="checkbox"/> Métropolitaine	<input checked="" type="checkbox"/> Quartier
Accès au transport collectif structurant	<input type="checkbox"/> Existant	<input checked="" type="checkbox"/> Projeté
Indice d'équité des milieux de vie (IEMV)	<input checked="" type="checkbox"/> Secteur vulnérable et prioritaire	<input checked="" type="checkbox"/> À proximité d'un secteur vulnérable et prioritaire
Opportunités	<input checked="" type="checkbox"/> Augmentation de l'offre résidentielle <input checked="" type="checkbox"/> Amélioration/consolidation de l'accès aux ressources du quotidien <input type="checkbox"/> Amélioration/consolidation des activités économiques	<input checked="" type="checkbox"/> Amélioration/consolidation (forme et fonctions urbaines) <input checked="" type="checkbox"/> Transformation (formes et fonctions urbaines) <input checked="" type="checkbox"/> Valorisation des milieux naturels
Types d'action	<input checked="" type="checkbox"/> Réglementation <input checked="" type="checkbox"/> Investissements <input checked="" type="checkbox"/> Réaménagement du domaine public	<input type="checkbox"/> Planification (élaboration ou actualisation) <input type="checkbox"/> Programme de financement <input type="checkbox"/> Étude hydraulique pour évaluer la capacité des réseaux d'égout



Secteur d'opportunité

- Échelle d'impact : Quartier
- Espace vert

Réseau existant

- Train de banlieue

Carte 4-99 Centre des affaires



Contexte

Le Centre des affaires et de commerce constitue la porte d'entrée de l'ouest de l'arrondissement de Saint-Laurent. Sa position stratégique en facilite l'accès à partir de l'autoroute Transcanadienne, de l'autoroute de la Côte-de-Liesse et du boulevard Cavendish, le reliant directement à l'aéroport international Montréal-Trudeau, à l'ouest de l'île et au centre-ville. Le secteur est également situé entre les principaux pôles économiques de l'île de Montréal, soit le pôle de l'Ouest et le pôle du Centre. Cette position a favorisé l'implantation d'une grande partie des activités commerciales et d'affaires de l'arrondissement qui s'articulent autour des grands axes de mobilité représentés par les boulevards Côte-Vertu, Cavendish, Thimens, Poirier et l'autoroute Transcanadienne.

Cependant, malgré la présence d'une desserte en transport collectif et grâce à plusieurs lignes d'autobus, le secteur demeure largement dominé par l'automobile et par les vastes stationnements sous-utilisés. Le paysage urbain se caractérise par son tissu commercial et industriel déstructuré à l'est duquel se déploient les quartiers résidentiels, entre autres le long des axes Cavendish et Côte-Vertu. Le caractère autoroutier du réseau artériel et la présence de méga-îlots urbains découragent la marche.

De plus, la présence de larges emprises publiques combinant un nombre important de voies de circulation en plus des lignes aériennes d'Hydro-Québec accentue l'effet de barrière et l'enclavement au sein du tissu urbain.

Compte tenu de la conjoncture actuelle et du déclin des activités commerciales et plus particulièrement celles des centres commerciaux, on peut s'attendre à ce que les pôles de commerces situés sur le boulevard Côte-Vertu ne fassent pas exception, notamment avec l'ouverture imminente du mégacentre Royalmount qui risque d'accélérer leur déclin.

La planification préliminaire du Centre des affaires et de commerce vise à traiter des enjeux suivants :

- la requalification des sites déstructurés et sous-utilisés, entre autres les propriétés commerciales et industrielles aux abords des axes de Côte-Vertu, Cavendish, Thimens, Poirier, Bégin et Beaulac, en plus de l'autoroute qui favorise l'intensification des activités et la revitalisation économique du secteur;
- l'opportunité d'utilisation du plein potentiel des sites sous-utilisés qui favorise une intensification et une diversification des activités ainsi que le développement des quartiers complets, conviviaux et durables;
- une offre équilibrée en logements locatifs abordables dans l'ensemble du secteur, notamment à proximité du transport collectif et actif, des services et des équipements collectifs;
- une offre adéquate en commerces, services de proximité et en équipements collectifs, tels que parcs, écoles et services communautaires qui répondent aux besoins actuels et futurs du secteur;
- l'amélioration de la qualité du paysage urbain le long des axes routiers majeurs qui constituent les portes d'entrée de l'ouest de l'arrondissement et qui encouragent la mobilité active dans l'ensemble du secteur;
- le retissage de la trame urbaine en faveur de la création d'îlots marchables et à l'échelle urbaine, favorisant la perméabilité et la connectivité;
- la gestion et l'atténuation des effets de la circulation véhiculaire et de transit;
- le renforcement de la sécurité et de la convivialité des déplacements actifs;
- le développement d'un réseau de déplacements actifs cohérent sur l'ensemble du secteur et en lien avec le transport collectif et alternatif qui réduit l'utilisation de l'automobile;
- la réorganisation du transport collectif en lien avec le réseau du REM et du métro, notamment les stations Bois-Franc et Côte-Vertu, ainsi qu'avec le prolongement de l'axe Cavendish;
- la réduction des stationnements de surface, la favorisation des stationnements souterrains et la végétalisation du sol;
- la réduction de l'impact visuel de la ligne de haute tension d'Hydro-Québec et du réseau électrique aérien tout en tirant profit des emprises en faveur du verdissement et de la biodiversité;
- la réduction des îlots de chaleur en faveur d'espaces verts et de l'augmentation de la canopée.



Objectifs

La vision de planification pour le secteur vise une intensification et une diversification des activités urbaines, l'optimisation de l'utilisation du sol et des ressources existantes, l'amélioration de la qualité du paysage urbain et la création de milieux de vie complets, conviviaux et de qualité.

Les intentions et orientations sont les suivantes :

1. Réaménager et mettre en valeur les grands axes de mobilité tout en favorisant les déplacements collectifs et actifs ainsi que le verdissement en :

- réaménageant les emprises publiques du réseau artériel et entre autres des boulevards Côte-Vertu, Thimens, Cavendish et Poirier, ainsi que leurs abords et leurs intersections afin d'en faire des espaces sécuritaires, conviviaux et favorables aux déplacements collectifs et actifs;
- bonifiant la desserte en transport collectif, notamment par l'introduction d'un lien de transport structurant sur les axes de Côte-Vertu et de Cavendish en concertation avec les partenaires municipaux et provinciaux;
- enfouissant le réseau de distribution électrique aérien et de la ligne aérienne de haute tension d'Hydro-Québec;
- améliorant la sécurité de tous les usagers de la route en particulier des piétons et cyclistes, en favorisant notamment les corridors aménagés en site propre, la reconfiguration des intersections problématiques et le réaménagement des traverses piétonnes au plan des pôles d'achalandage (pôles de commerces et de services, points d'accès au transport collectif, écoles, parcs, etc.);
- réduisant la place consacrée à l'automobile dans l'espace urbain en misant sur des aménagements à l'échelle humaine et conçus pour les usagers du transport actif et collectif;
- améliorant le paysage urbain, la réduction des îlots de chaleur au moyen du verdissement et de la plantation d'arbres et de végétaux et la gestion écologique des eaux de ruissellement et la réutilisation des eaux de pluie;
- optimisant l'utilisation du sol, la réduction du stationnement véhiculaire et l'aménagement du stationnement en sous-sol;
- favorisant l'intensification et la mixité des usages aux abords des artères, de façon à améliorer l'encadrement et l'animation du domaine public;
- limitant l'impact visuel de l'affichage commercial et assurant sa bonne intégration au paysage urbain.

2. Optimiser le potentiel de développement des sites déstructurés par la création de nouveaux milieux de vie complets et diversifiés à proximité du réseau de transport collectif, des pôles de services et des équipements collectifs en :

- intensifiant et diversifiant les activités sur les terrains sous-utilisés et déstructurés par l'intensification et la diversification des activités urbaines;
- créant des pôles multifonctionnels diversifiés et dynamiques connectés au réseau de transport collectif, actif et alternatif à l'automobile, visant la création de quartiers complets, à l'échelle humaine et qui favorisent les déplacements actifs;
- assurant une cohabitation harmonieuse des activités résidentielles, commerciales et d'emploi permettant à la fois d'offrir des services de proximité, d'animer l'espace public et de protéger la quiétude et la qualité de vie des résidents;
- assurant l'intégration architecturale et la qualité esthétique et écologique des bâtiments et des aménagements paysagers en tenant compte des particularités du tissu urbain et des quartiers;
- modulant les densités et les hauteurs de façon à assurer l'échelle humaine et une intégration harmonieuse avec le tissu urbain existant;
- élaborant une signature visuelle pour le secteur se traduisant par un cadre bâti exemplaire, une intégration architecturale harmonieuse et une signalétique distinctive;
- favorisant l'obtention d'une certification de développement durable reconnue pour tous les nouveaux projets de construction, de revitalisation et d'aménagement de quartiers;
- maintenant et renforçant la mixité sociale, en favorisant l'intégration du logement social, abordable et familial dans tous les nouveaux projets résidentiels et la mise en place de mesures favorisant la diversification des typologies résidentielles et de mode de tenure.



3. Bonifier l'offre en services de proximité et en équipements collectifs proportionnellement à la densification résidentielle en :

- diversifiant les activités urbaines en assurant une desserte adéquate de l'offre en services de proximité et en équipements collectifs, tels que les écoles et les parcs, notamment sur les propriétés à requalifier et visés par l'intensification urbaine afin de répondre à la demande de la population projetée et existante;
- favorisant l'établissement de petits commerces locaux plutôt que de grandes bannières, qui répondent aux besoins de la population locale tout en renforçant le sentiment de communauté et la vie de quartier.

4. Retisser la trame urbaine en faveur de la création d'îlots marchables et à l'échelle urbaine favorisant la perméabilité, la connectivité et la réduction de l'utilisation de l'automobile en :

- tirant profit des projets de redéveloppement des grandes propriétés commerciales afin de créer une trame urbaine à échelle humaine et marchable, connectée aux points d'accès au transport collectif, aux commerces, aux services et aux équipements collectifs tels que les parcs, les écoles et les équipements culturels et récréatifs;
- intégrant des barrières physiques du territoire, tels que les grands axes routiers en redimensionnant leur échelle, en humanisant leurs abords et en créant de nouveaux liens de traverse conviviaux et sécuritaires;
- désenclavant les différents quartiers du secteur par l'aménagement de nouvelles voies et liens raccordés au réseau viaire existant et aux points d'accès au transport collectif, de manière à rendre plus perméable la trame urbaine et améliorer ainsi l'accessibilité aux secteurs voisins;
- créant des parcours piétons conviviaux et universellement accessibles, où la qualité de l'environnement urbain est mise à contribution par des façades animées, une architecture distinctive, des plantations et du mobilier urbain de qualité;
- bonifiant et mettant en réseau les parcs, les espaces verts, les places et les placettes publiques dans le cadre d'un réseau de déplacements actifs favorisant la marche et l'activité physique dans un environnement sain, sécuritaire et convivial;
- créant des lieux publics rassembleurs par des aménagements favorisant la rencontre, la socialisation et la tenue d'événements culturels, permettant ainsi de renforcer le sentiment d'appartenance et de célébrer la diversité culturelle et sociale des résidentes et résidents du secteur;

- renforçant la sécurité des citoyennes et citoyens en misant notamment sur un éclairage optimal du domaine public, sur un partage équilibré des voies de circulations entre les différents modes de transport et sur la compacité du cadre bâti.

5. Tirer profit de l'aménagement du corridor de biodiversité le long de l'axe des lignes d'Hydro-Québec en créant un réseau vert favorisant la connectivité et la biodiversité sur l'ensemble du secteur en :

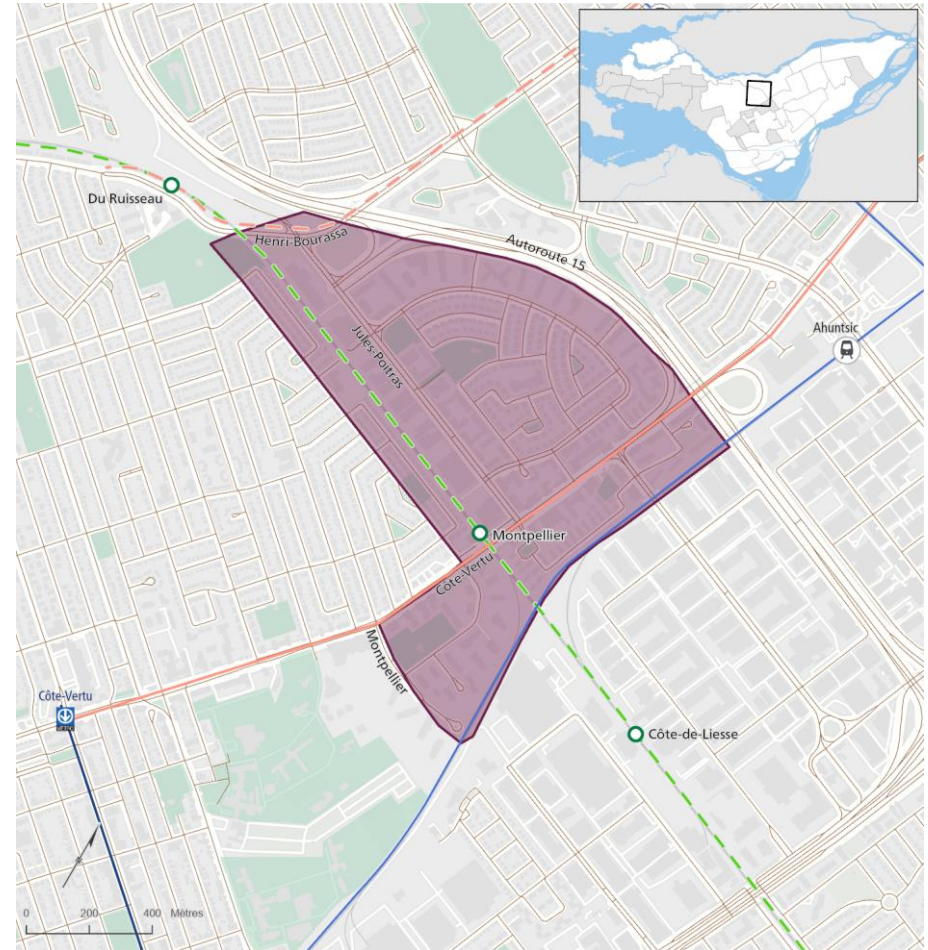
- mettant en réseau les espaces verts, les parcs et les interventions de verdissement par la création de corridors écologiques, visant notamment à maximiser le potentiel de connectivité entre les habitats et à permettre à la biodiversité de se déployer à son plein potentiel;
- développant une stratégie de verdissement favorisant la biodiversité, adoptant un éventail de formes organiques et propices aux pollinisateurs;
- déployant une canopée urbaine visant à renforcer la biodiversité et l'augmentation des surfaces ombragées au plan des emprises de rues et des espaces à caractère public;
- favorisant les initiatives d'agriculture urbaine sous un éventail diversifié de formes : toits verts, serres privées, jardins communautaires, plantations sur rue, partenariats, etc.

6. Assurer la conservation des emplois par la mise en place de mesures favorisant l'implantation des entreprises à proximité des axes de transport et de mobilité et à proximité de l'accès au transport collectif en :

- augmentant les activités d'emplois à forte densité à proximité des points d'accès au transport collectif, par l'intensification urbaine sur les terrains sous-utilisés et la diversification des activités économiques;
- favorisant la création d'emplois stratégiquement positionnés aux abords des grands axes de transit, tels que l'autoroute et les principales artères de manière à maximiser leur visibilité;
- favorisant l'implantation d'espaces de travail partagé dynamiques et attirants pour les petites entreprises et les *start-ups* en collaboration avec le milieu d'entreprises, les organisations communautaires et les acteurs du milieu.



Chameran et station Montpellier	<input type="checkbox"/> Planifié	✓ À planifier
Arrondissement de Saint-Laurent	<input type="checkbox"/> Secteur priorisé	
Échelle d'impact	<input type="checkbox"/> Métropolitaine	✓ Quartier
Accès au transport collectif structurant	✓ Existant	✓ Projeté
Indice d'équité des milieux de vie (IEMV)	✓ Secteur vulnérable et prioritaire	✓ À proximité d'un secteur vulnérable et prioritaire
Opportunités	<input type="checkbox"/> Augmentation de l'offre résidentielle ✓ Amélioration/consolidation de l'accès aux ressources du quotidien <input type="checkbox"/> Amélioration/consolidation des activités économiques	✓ Amélioration/consolidation (forme et fonctions urbaines) <input type="checkbox"/> Transformation (formes et fonctions urbaines) <input type="checkbox"/> Valorisation des milieux naturels
Types d'action	✓ Réglementation ✓ Investissements ✓ Réaménagement du domaine public	✓ Planification (élaboration ou actualisation) <input type="checkbox"/> Programme de financement ✓ Étude hydraulique pour évaluer la capacité des réseaux d'égout



Secteur d'opportunité

- Échelle d'impact : Quartier
- Espace vert

Réseau existant

- Métro
- SRB
- Train de banlieue

Réseau en réalisation

- REM
- SRB

Carte 4-100 Chameran et station Montpellier



Contexte

Délimité à l'est par l'autoroute des Laurentides et par la voie ferrée à l'ouest, le secteur s'étend au boulevard Henri-Bourassa au nord et aux abords du boulevard de la Côte-Vertu au sud. Celui-ci comprend les propriétés situées dans un rayon de 1 km de la station du REM Montpellier et s'étend vers l'ouest en incluant les propriétés bordant le boulevard de la Côte-Vertu pour inclure le centre commercial Montpellier.

L'environnement urbain actuel se caractérise par son tissu résidentiel parmi les plus denses de la banlieue montréalaise, des commerces qui se déploient autour de l'axe du boulevard de la Côte-Vertu et des propriétés industrielles le long de l'axe du boulevard Jules-Poitras. Le désenclavement et l'amélioration de l'offre en services de proximité et en équipements collectifs représentent les principaux défis en plus de l'amélioration de la sécurité et de la convivialité des milieux de vie.

Plusieurs propriétés commerciales et industrielles situées sur les boulevards de la Côte-Vertu et Jules-Poitras sont particulièrement visées par la requalification et le réaménagement. En effet, la présence de pôles de commerces et de services sur l'axe de la Côte-Vertu représente un potentiel d'intensification et de diversification des activités alors que la présence d'entreprises industrielles représente un enjeu particulier nécessitant une approche visant la conservation des emplois tout en améliorant leur intégration et en optimisant l'utilisation du sol et des infrastructures existantes.

Le manque d'équipements collectifs, tels que parc, école, services communautaires et de loisirs pour la population existante est un enjeu de taille qui a conduit l'Arrondissement à planifier l'implantation de nouveaux équipements pouvant répondre aux besoins existants. D'un autre côté, le plan de la revitalisation urbaine intégrée (RUI) a permis d'améliorer plusieurs aspects de la vie de quartier au fil des années.

La présence de propriétés sous-utilisées à proximité de la station du REM Montpellier représente un potentiel de requalification permettant une intensification et une diversification des activités, tout en assurant une intégration harmonieuse dans le cadre bâti existant. Les nouvelles stations du REM Du Ruisseau et Montpellier deviendront des nœuds multimodaux nécessitant le développement d'un réseau de déplacements actifs cohérent sur l'ensemble du secteur en lien avec le transport collectif et alternatif visant la réduction de l'utilisation de l'automobile.

La planification préliminaire du secteur vise à traiter des enjeux d'aménagement et de mobilité suivants :

- la cohérence entre le développement des différentes parties du secteur;
- la requalification des sites déstructurés et sous-utilisés et notamment les propriétés commerciales et industrielles aux abords des axes de Côte-Vertu et Jules-Poitras;
- l'optimisation du secteur, principalement les terrains sous-utilisés autour de la nouvelle station du REM Montpellier et sur l'axe du boulevard de la Côte-Vertu;
- le soutien et l'encouragement à la réhabilitation du parc de logements locatifs, l'assurance d'une offre équilibrée en logements locatifs abordables dans l'ensemble du secteur et notamment à proximité du transport collectif et actif, ainsi que des services et des équipements collectifs;
- l'augmentation de l'offre en commerces, services de proximité et en équipements collectifs et communautaires manquants dans le secteur, tout en assurant leur accessibilité à pied, en toute sécurité et convivialité;
- le développement d'un réseau de déplacements actifs cohérent sur l'ensemble du secteur, en lien avec le transport collectif et alternatif visant la réduction de l'utilisation de l'automobile;
- le réaménagement des emprises publiques des axes de mobilité, tout en priorisant la mobilité active et alternative et en rehaussant la sécurité et la convivialité des aménagements;
- la réduction des stationnements, tout en favorisant le stationnement souterrain et la végétalisation du sol;
- le désenclavement du secteur et l'intégration des barrières physiques, tels que l'emprise du REM.



Objectifs

La vision de planification préliminaire se décline en quatre grandes intentions :

1. Améliorer la qualité de vie de quartier en mettant en valeur le cadre bâti et paysager de façon à créer des milieux de vie conviviaux et durables et à assurer la protection de la santé et du bien-être des résidentes et résidents en :

- assurant l'intégration architecturale et la qualité esthétique et écologique des bâtiments et des aménagements paysagers en tenant compte des particularités du tissu urbain et des différents quartiers;
- favorisant la réhabilitation du parc de logements locatifs existant dans le secteur afin de maintenir son caractère abordable et de favoriser la mixité et l'inclusion sociale;
- créant des lieux publics rassembleurs par des aménagements favorisant la rencontre, la socialisation et la tenue d'événements culturels, permettant ainsi de renforcer la cohésion sociale et de célébrer la diversité culturelle de la population du secteur;
- assurant la protection des résidentes et résidents des nuisances causées par l'autoroute et la voie ferrée;
- évitant l'implantation ou la pratique d'activités industrielles pouvant générer des nuisances ou des risques pour les milieux de vie adjacents;
- reconduisant le programme de revitalisation urbaine intégrée pour le quartier et le développement d'activités de participation citoyenne visant à promouvoir l'implication des résidentes et résidents et à renforcer le sentiment d'appartenance et d'inclusion;
- bonifiant les services à la communauté et renforçant la présence des organisations communautaires pouvant assurer le soutien à la population résidente et notamment aux familles défavorisées.

2. Améliorer la desserte en commerces, en services et en équipements collectifs manquants en adéquation avec la densité de population actuelle et future du secteur en :

- répondant aux besoins actuels et futurs;
- favorisant le maintien et l'augmentation de l'offre en commerces et services de proximité dans les lieux stratégiques et accessibles à pied;

- favorisant l'établissement de petits commerces locaux, plutôt que de grandes bannières, et qui répondent aux besoins de la population locale, tout en renforçant le sentiment de communauté et la vie de quartier;
- améliorant l'offre en équipements collectifs, tels que les parcs, les écoles et les services communautaires et de loisirs, de façon à répondre aux besoins et proportionnellement avec la densité de population actuelle et future;
- tirant profit de la présence de sites sous-utilisés et à requalifier de façon à favoriser l'intensification des activités commerciales et de service ainsi que la bonification de la desserte en équipements collectifs et en services communautaires.

3. Requalifier les sites sous-utilisés à proximité des infrastructures de transport collectif en faveur de l'intensification et de la diversification des activités urbaines et en misant sur la mixité sociale et l'inclusion en :

- créant un pôle multimodal mixte et dynamique autour de la nouvelle station du REM Montpellier de façon à assurer une intégration harmonieuse au tissu urbain existant et à connecter les différents réseaux de déplacements collectifs (REM/SRB/Bus), actifs et alternatifs;
- favorisant la requalification des pôles de commerces existants le long du boulevard de la Côte-Vertu en des développements mixtes, tout en respectant l'échelle humaine et assurant une bonne intégration aux quartiers voisins;
- maintenant et renforçant la mixité sociale, en favorisant l'intégration du logement social, abordable et familial dans tous les nouveaux projets résidentiels et la diversification des typologies résidentielles et de mode de tenure.

4. Développer un réseau de déplacements actifs favorisant la connectivité sur l'ensemble du secteur reliant les différents quartiers entre eux avec les nouvelles stations du REM, les pôles de commerces, de services et les équipements collectifs en :

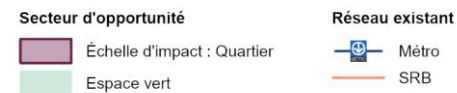
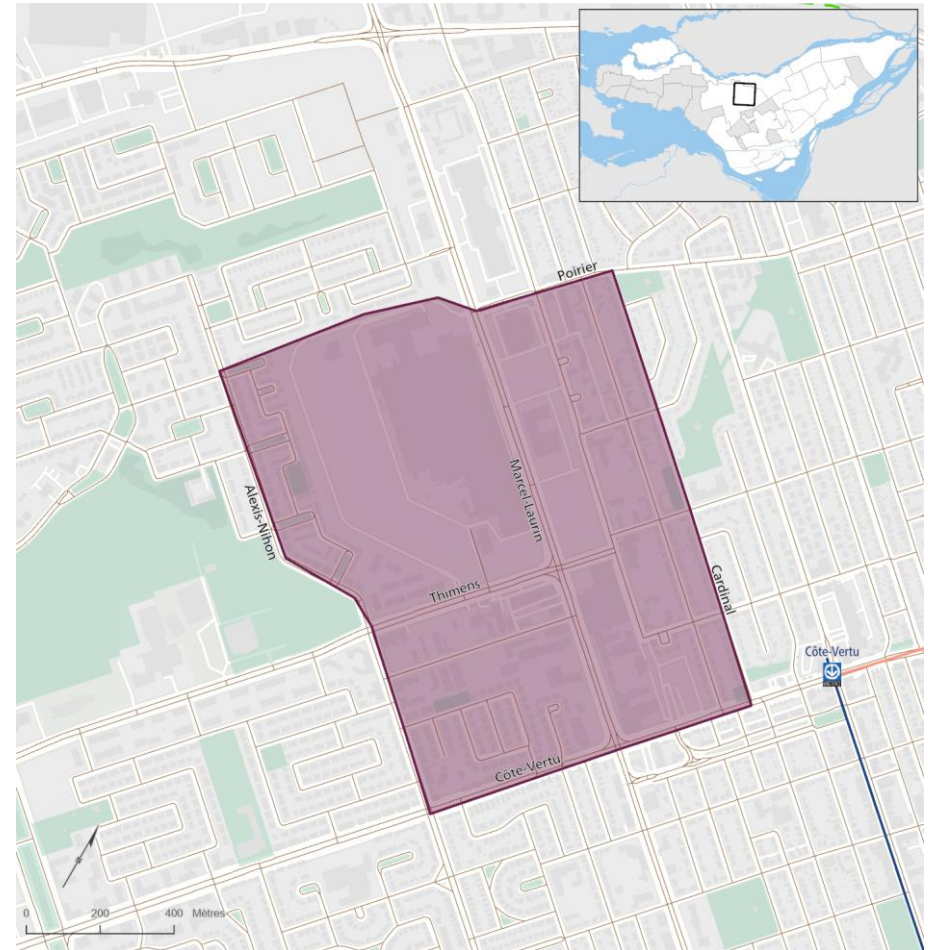
- déployant un réseau piétonnier et cyclable facilitant un accès sécuritaire aux réseaux de transport collectif, aux pôles de services de proximité et aux équipements collectifs;
- intégrant les barrières physiques du territoire, telles que l'emprise du REM et les axes routiers, en réaménageant leurs abords en vue de créer des corridors de mobilité active et de biodiversité, notamment le long des emprises du REM et de l'autoroute, en plus de réaliser de nouveaux liens de traverse conviviaux et sécuritaires permettant de connecter les différents quartiers enclavés;



- réaménageant des emprises publiques de façon à rehausser la qualité du paysage urbain, augmenter le verdissage et assurer un meilleur partage de l'espace public en priorisant les déplacements actifs et la place du piéton;
- créant des parcours piétons conviviaux et universellement accessibles, où la qualité de l'environnement urbain est mise à contribution par une meilleure animation des espaces, des plantations et du mobilier urbain de qualité;
- bonifiant et mettant en réseau des espaces verts, des parcs et des interventions de verdissage par la création de corridors écologiques, visant notamment à maximiser le potentiel de connectivité entre habitats et à permettre à la biodiversité de se déployer à son plein potentiel;
- améliorant la sécurité de tous les usagers de la route en particulier des piétons et cyclistes, en favorisant notamment les corridors aménagés en site propre, la reconfiguration des intersections problématiques et le réaménagement des traverses piétonnes au niveau des pôles d'achalandage (pôles de commerces et de services, écoles, parcs, les stations du REM et d'autobus, etc.);
- optimisant l'utilisation du sol, la réduction du stationnement véhiculaire et l'aménagement du stationnement en sous-sol;
- déployant une canopée urbaine visant à renforcer la biodiversité et à l'augmentation des surfaces ombragées au niveau des emprises de rues et des espaces à caractère public;
- favorisant les initiatives d'agriculture urbaine sous un éventail diversifié de formes : toits verts, serres privées, jardins communautaires, plantations sur rue, partenariats, etc.



Poirier	<input type="checkbox"/> Planifié	<input checked="" type="checkbox"/> À planifier
Arrondissement de Saint-Laurent	<input type="checkbox"/> Secteur priorisé	
Échelle d'impact	<input type="checkbox"/> Métropolitaine	<input checked="" type="checkbox"/> Quartier
Accès au transport collectif structurant	<input checked="" type="checkbox"/> Existant	<input checked="" type="checkbox"/> Projeté
Indice d'équité des milieux de vie (IEMV)	<input checked="" type="checkbox"/> Secteur vulnérable et prioritaire	<input checked="" type="checkbox"/> À proximité d'un secteur vulnérable et prioritaire
Opportunités	<input checked="" type="checkbox"/> Augmentation de l'offre résidentielle <input checked="" type="checkbox"/> Amélioration/consolidation de l'accès aux ressources du quotidien <input type="checkbox"/> Amélioration/consolidation des activités économiques	<input checked="" type="checkbox"/> Amélioration/consolidation (forme et fonctions urbaines) <input checked="" type="checkbox"/> Transformation (formes et fonctions urbaines) <input type="checkbox"/> Valorisation des milieux naturels
Types d'action	<input checked="" type="checkbox"/> Réglementation <input checked="" type="checkbox"/> Investissements <input checked="" type="checkbox"/> Réaménagement du domaine public	<input checked="" type="checkbox"/> Planification (élaboration ou actualisation) <input type="checkbox"/> Programme de financement <input type="checkbox"/> Étude hydraulique pour évaluer la capacité des réseaux d'égout



Carte 4-101 Poirier



Contexte

Le secteur Poirier se situe au sud du PPU Bois-Franc⁹ autour des principaux axes de circulation que sont les boulevards Marcel-Laurin et Thimens ainsi que les rues Poirier, Grenet et Lucien-Thimens. Celui-ci se déploie donc autour de la future station de métro Poirier du prolongement de la ligne orange et vise des propriétés nécessitant un réaménagement ou une requalification.

L'environnement urbain actuel du secteur est marqué :

- par des propriétés commerciales et industrielles qui lui confèrent un caractère déstructuré;
- par des quartiers résidentiels séparés par de grandes artères qui agissent à titre de barrières et accentuent l'enclavement.

Le désenclavement et l'intensification de l'activité urbaine représentent les principaux défis en vue d'optimiser l'utilisation du sol et des ressources en plus d'améliorer la connectivité et la qualité des milieux de vie.

Plusieurs propriétés commerciales et industrielles situées sur le boulevard Marcel-Laurin ainsi que les rues Grenet, Thimens et Lucien-Thimens représentent un potentiel d'intensification et de diversification des activités. De plus, la présence de grands employeurs, tels que Bombardier et GSK, nécessite une approche visant la conservation des emplois tout en améliorant l'utilisation du sol par l'intensification et l'optimisation de l'utilisation des infrastructures et des ressources du quotidien existantes.

D'un autre côté, les abords du boulevard Thimens comprennent une mixité d'usages résidentiels, institutionnels, récréatifs et industriels alors que les environs de la rue Lucien-Thimens sont occupés par des industries avec quelques nouveaux projets résidentiels qui côtoient les propriétés industrielles. Le nouvel axe civique et récréatif planifié le long du boulevard Thimens permettra de relier les équipements collectifs majeurs, tels que la bibliothèque du Boisé, l'aréna Raymond-Bourque, le parc Marcel-Laurin et le Centre des loisirs de Saint-Laurent. La présence de ces équipements représente un potentiel pour une intensification urbaine permettant d'accroître l'accès à la population à distance de marche.

La présence de nombreux terrains de stationnement ou sous-utilisés pose un enjeu mais également un potentiel de requalification permettant une intensification des activités. La future station de métro Poirier deviendra éventuellement le cœur du secteur et sera reliée au réseau du REM par sa proximité avec la station

Bois-Franc. Ce sont les raisons pour lesquelles un exercice de planification est nécessaire afin de développer une vision d'aménagement d'avenir pour ce secteur.

La planification du secteur vise à traiter des enjeux d'aménagement et de mobilité suivants :

- la densification du secteur avec le prolongement de la ligne orange du métro et l'aménagement de la future station Poirier, ainsi qu'à proximité des pôles de services et des équipements collectifs, tout en contrôlant les effets sur la qualité de vie des quartiers existants;
- la requalification des sites déstructurés et sous-utilisés, notamment les propriétés commerciales et industrielles aux abords des axes de Marcel-Laurin, Thimens, Poirier, Lucien-Thimens et Grenet, tout en conservant les services de proximité et les emplois;
- l'offre équilibrée et pérenne en logements locatifs abordables;
- le développement d'un réseau de déplacements actifs cohérent sur l'ensemble du secteur et en lien avec le transport collectif et alternatif, tout en réduisant la place de l'automobile;
- la réorganisation du transport collectif en fonction de la future station de métro Poirier en vue d'en faciliter l'accès et l'utilisation;
- l'accès facile et sécuritaire aux réseaux de transport collectif et actif, aux services de proximité et aux équipements collectifs;
- la mise en valeur du paysage urbain le long des axes de mobilité;
- la réduction des stationnements tout en favorisant le stationnement souterrain et la végétalisation du sol.

⁹ Une partie du secteur Poirier, située dans le rayon de 1 km de la station REM Bois-Franc, est incluse dans le PPU Bois-Franc.



Objectifs

La vision de planification préliminaire se décline en quatre grandes intentions à partir desquelles sont développées les orientations :

1. Optimiser le potentiel de développement des sites déstructurés visés par la requalification par l'intensification et la diversification des activités urbaines à proximité des infrastructures de transport collectif, des pôles de services et des équipements collectifs en :

- intensifiant et diversifiant les activités à proximité du pôle de transport multimodal et aux abords des grands axes de mobilité par l'optimisation de l'utilisation du sol des terrains sous-utilisés et des infrastructures existantes;
- créant un pôle multimodal dense, diversifié et dynamique autour de la future station de métro Poirier où se connectent et s'entrecroisent les réseaux de déplacements collectifs, actifs et alternatifs à l'automobile, agissant en complémentarité pour renforcer la perméabilité entre les quartiers;
- favorisant la requalification des pôles de commerces existants le long des axes Marcel-Laurin, Grenet et Poirier en des développements résidentiels et mixtes, tout en respectant l'échelle humaine et assurant une bonne intégration aux quartiers voisins;
- favorisant la conversion à des fins résidentielles de certaines propriétés industrielles en perte de vitalité localisées dans le secteur de la rue Lucien-Thimens, de façon à assurer une meilleure intégration au milieu résidentiel qui l'entoure;
- encourageant l'intensification et la diversification des activités urbaines des sites industriels sous-utilisés en introduisant les usages résidentiels et mixtes tout en conservant les activités d'emploi et permettant l'optimisation des infrastructures et ressources existantes et une meilleure intégration au tissu résidentiel existant.

2. Réaménager et mettre en valeur les grands axes de mobilité tout en favorisant la mobilité active et collective et le verdissement en :

- poursuivant les projets de réaménagement des emprises publiques des boulevards Marcel-Laurin et Thimens, et le réaménagement des emprises des axes routiers tels que Lucien-Thimens, Grenet, Poirier et Côte-Vertu, ainsi que leurs abords et leurs intersections afin d'en faire des espaces sécuritaires, conviviaux et favorables aux déplacements actifs;
- améliorant la sécurité de tous les usagers de la route en particulier des piétons et des cyclistes, en favorisant notamment les corridors aménagés en site propre, la reconfiguration des intersections problématiques et le

- réaménagement des traverses piétonnes au niveau des pôles d'achalandage (pôles de commerces et de services, écoles, parcs, future station Poirier, etc.);
- réduisant la place consacrée à l'automobile dans l'espace urbain en misant sur des aménagements à l'échelle humaine et conçus précisément pour les usagers du transport actif et collectif;
- améliorant le paysage urbain, la réduction des îlots de chaleur au moyen du verdissement et de la plantation d'arbres et de végétaux ainsi que la gestion écologique des eaux de ruissellement et la réutilisation des eaux de pluie;
- optimisant l'utilisation du sol, la réduction du stationnement véhiculaire et l'aménagement du stationnement en sous-sol;
- déployant une canopée urbaine visant à renforcer la biodiversité et l'augmentation des surfaces ombragées au niveau des emprises de rues et des espaces à caractère public;
- renforçant la sécurité des citoyennes et citoyens en misant notamment sur un éclairage optimal du domaine public, sur un partage équilibré des voies de circulations entre les différents modes de transport et sur la compacité du cadre bâti.

3. Restructurer le cadre bâti et paysager de façon à créer des quartiers complets, inclusifs et durables en :

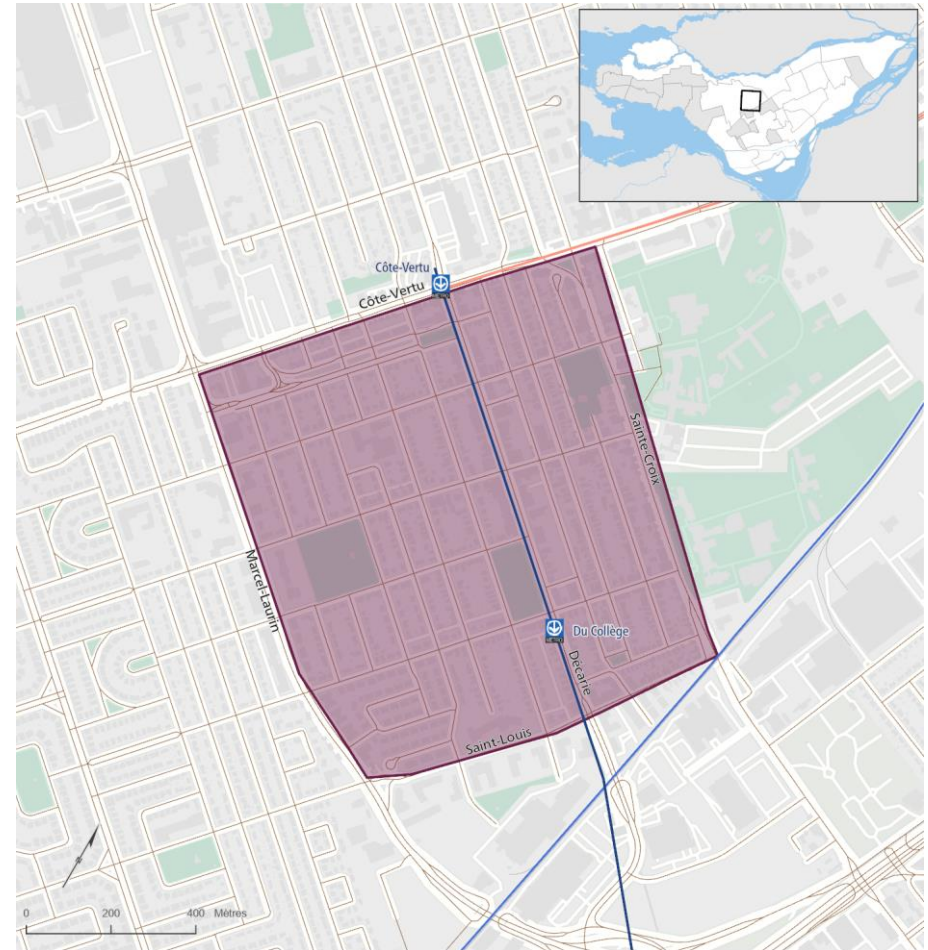
- assurant l'intégration architecturale et la qualité esthétique et écologique des bâtiments et des aménagements paysagers en tenant compte des particularités du tissu urbain et des différents quartiers;
- favorisant la réhabilitation du parc de logements locatifs existant dans le secteur (axe Grenet), afin de maintenir son caractère abordable et d'encourager la mixité et l'inclusion sociale;
- maintenant et renforçant la mixité sociale, en facilitant l'intégration du logement social, abordable et familial dans tous les nouveaux projets résidentiels et la mise en place de mesures favorisant la diversification des typologies résidentielles et de mode de tenure;
- modulant les densités et les hauteurs de façon à assurer une intégration harmonieuse avec le tissu urbain existant;
- élaborant une signature visuelle pour le secteur se traduisant par un cadre bâti exemplaire, une intégration architecturale harmonieuse et une signalétique distinctive;



- encourageant l'obtention d'une certification de développement durable reconnue pour tous les nouveaux projets de construction, de revitalisation et d'aménagement de quartiers;
 - favorisant le maintien des commerces et services de proximité dans les lieux stratégiques et l'amélioration de l'offre en équipements collectifs (parcs, écoles, services communautaires, etc.) de façon à créer des quartiers complets et à répondre aux besoins actuels et projetés proportionnellement à l'augmentation de la densité de population;
 - encourageant l'établissement de petits commerces locaux plutôt que de grandes bannières, afin de répondre aux besoins de la population locale tout en renforçant le sentiment de communauté et la vie de quartier;
 - soutenant les initiatives d'agriculture urbaine sous un éventail diversifié de formes : toits verts, serres privées, jardins communautaires, plantations sur rue, partenariats, etc.
- 4. Développer un réseau de déplacements actifs cohérent sur l'ensemble du secteur en lien avec le transport collectif et alternatif qui vise la réduction de l'utilisation de l'automobile en :**
- déployant un réseau piétonnier et cyclable facilitant un accès sécuritaire aux réseaux de transport collectif, aux pôles de services de proximité et aux équipements collectifs afin d'encourager la mobilité durable;
 - intégrant les barrières physiques du territoire, tels que les grands axes routiers, en redimensionnant leur échelle, en humanisant leurs abords et en créant de nouveaux liens de traverse conviviaux et sécuritaires;
 - désenclavant les différents quartiers du secteur par l'aménagement de nouvelles voies raccordées au réseau viaire existant et à la future station Poirier, de manière à rendre plus perméable la trame urbaine et à améliorer l'accessibilité aux secteurs voisins, aux services, aux commerces et aux transports collectifs;
 - créant des parcours piétons conviviaux et universellement accessibles, où la qualité de l'environnement urbain est mise à contribution par des façades animées, une architecture distinctive, des plantations et du mobilier urbain de qualité;
 - créant des lieux publics rassembleurs par des aménagements favorisant la rencontre, la socialisation et la tenue d'événements culturels, permettant ainsi de renforcer le sentiment d'appartenance et de célébrer la diversité culturelle et sociale des résidentes et résidents du secteur;
 - bonifiant l'offre en espaces verts, parcs, places et placettes publiques et leur mise en réseau avec le réseau actif favorisant la marche, l'activité physique, la détente et la socialisation dans un environnement sain, sécuritaire et convivial;
 - mettant en réseau des espaces verts, des parcs et des interventions de verdissement par la création de corridors écologiques, visant notamment à maximiser le potentiel de connectivité entre habitats et à permettre à la biodiversité de se déployer à son plein potentiel.



Vieux-Saint-Laurent	<input type="checkbox"/> Planifié	✓ À planifier
Arrondissement de Saint-Laurent	<input type="checkbox"/> Secteur priorisé	
Échelle d'impact	<input type="checkbox"/> Métropolitaine	✓ Quartier
Accès au transport collectif structurant	✓ Existant	✓ Projeté
Indice d'équité des milieux de vie (IEMV)	✓ Secteur vulnérable et prioritaire	✓ À proximité d'un secteur vulnérable et prioritaire
Opportunités	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Augmentation de l'offre résidentielle ✓ Amélioration/consolidation de l'accès aux ressources du quotidien <input type="checkbox"/> Amélioration/consolidation des activités économiques 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Amélioration/consolidation (forme et fonctions urbaines) <input type="checkbox"/> Transformation (formes et fonctions urbaines) <input type="checkbox"/> Valorisation des milieux naturels
Types d'action	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Réglementation ✓ Investissements ✓ Réaménagement du domaine public 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Planification (élaboration ou actualisation) <input type="checkbox"/> Programme de financement ✓ Étude hydraulique pour évaluer la capacité des réseaux d'égout



Secteur d'opportunité

- Échelle d'impact : Quartier
- Espace vert

Réseau existant

- Métro
- SRB
- Train de banlieue

Carte 4-102 Vieux-Saint-Laurent



Contexte

Délimité au sud par la voie ferrée du CN, à l'est par l'avenue Sainte-Croix, au nord par le boulevard de la Côte-Vertu, et à l'ouest par le boulevard Marcel-Laurin, le secteur se démarque par son histoire et la richesse de son patrimoine architectural et paysager, ce qui lui a valu d'être identifié comme un secteur patrimonial.

Il se caractérise par son tissu résidentiel dominant et par son pôle commercial qui comprend des petits commerces et services de proximité, ainsi que par la qualité et la diversité de ses espaces verts. Le quartier comporte un ensemble institutionnel exceptionnel qui comprend deux cégeps de rayonnement régional et un futur campus scolaire de grande envergure, en plus d'une concentration importante d'édifices publics, de services et d'équipements collectifs, tels que bibliothèque, salle de théâtre, musée, parcs, écoles, services de garde, etc.

La présence d'une trame urbaine marchable et à l'échelle humaine ainsi que la proximité de deux stations de métro et d'un terminus d'autobus représentent un potentiel de requalification permettant la création de quartiers complets. Tous ces éléments combinés à la présence de lieux de diffusion culturelle et artistique de qualité confirment que ce territoire possède les attributs requis pour devenir un lieu de destination culturelle à l'échelle de l'agglomération montréalaise.

Toutefois, le boulevard Décarie, cœur du Vieux-Saint-Laurent et de l'arrondissement, ne semble pas tirer pleinement profit du potentiel exceptionnel que lui confère son environnement. En effet, le boulevard souffre principalement d'un manque d'attractivité nécessaire pour assurer sa vitalité économique à long terme.

De plus, les pressions engendrées par la circulation automobile et le stationnement, à proximité des stations de métro et du terminus d'autobus, représentent un enjeu additionnel qui compromet la qualité de vie des quartiers. Le prolongement de la ligne orange du métro permettrait non seulement de réduire les incidences de la circulation mais également de requalifier le site du terminus et d'optimiser l'utilisation du sol à proximité de la station de métro.

La planification préliminaire du secteur du Vieux-Saint-Laurent vise à traiter des enjeux suivants :

- la préservation et la mise en valeur du patrimoine architectural, paysager et archéologique de l'ensemble du secteur dans un contexte de vieillissement du cadre bâti et d'intensification des activités urbaines;
- la densification et l'intensification des terrains sous-utilisés à proximité des infrastructures de transport et des pôles de service, tout en respectant l'échelle humaine et la trame résidentielle existante;
- l'intensification et la diversification des activités urbaines et du cadre bâti le long des axes Décarie et Côte-Vertu de façon à renforcer leur caractère urbain et l'animation des espaces publics;
- l'émergence d'un tissu commercial de destination, la rétention des visiteurs et la vitalité du secteur tout en préservant la quiétude des milieux de vie;
- la gestion harmonieuse des interfaces entre les infrastructures de transport, les secteurs commerciaux, les ensembles institutionnels, les lieux de diffusion culturelle et les milieux de vie;
- l'amélioration de la sécurité et la convivialité des déplacements actifs en lien avec les infrastructures de transport collectif et alternatif, dans une optique de réduction de la place de l'automobile;
- la protection et la mise en valeur des espaces végétalisés et la canopée dans un contexte d'intensification territoriale;
- l'amélioration de la qualité de l'architecture, de l'affichage et des vitrines commerciales de façon à rehausser l'attractivité des lieux;
- la mise en valeur des infrastructures culturelles et artistiques de façon à augmenter leur rayonnement à l'échelle métropolitaine.



Objectifs

La vision de planification préliminaire se décline en cinq grandes intentions à partir desquelles les orientations sont développées :

1. Préserver et mettre en valeur le patrimoine architectural, paysager et archéologique du secteur tout en permettant son évolution et son développement urbain en :

- assurant la protection tout en permettant l'évolution des lieux, des différents sites, bâtiments ou ensembles de bâtiments ayant une valeur patrimoniale potentielle;
- assurant la protection et la mise en valeur de vestiges archéologiques de ce secteur historique tout en permettant le développement urbain;
- assurant la protection des valeurs patrimoniales des sites, des bâtiments et des ensembles de bâtiments à la lumière des études d'évaluation de l'intérêt patrimonial.

2. Préserver et mettre en valeur la qualité du cadre bâti et paysager tout en préservant l'échelle humaine de la trame urbaine, la quiétude et la qualité de vie de quartier en :

- assurant l'intégration architecturale et la qualité esthétique et écologique des bâtiments et des aménagements paysagers en tenant compte des particularités du tissu urbain et des différents quartiers;
- favorisant, dans les projets d'agrandissement ou de reconstruction, la continuité du cadre bâti, notamment le long des artères commerciales tels que Décarie et Côte-Vertu en assurant :
 - la préservation de l'échelle humaine des bâtiments et du quartier;
 - la transparence des façades au rez-de-chaussée permettant d'animer l'emprise publique;
 - l'amélioration de la qualité de l'affichage et des vitrines commerciales, tout en préservant la quiétude des milieux de vie adjacents;
 - la protection de milieux de vie des nuisances associées aux activités commerciales, telles que la pollution lumineuse et les livraisons;
- soutenant la réhabilitation du parc de logements locatifs existant dans le secteur, afin de maintenir leur caractère abordable et de favoriser la mixité et l'inclusion sociale;

- favorisant l'obtention d'une certification de développement durable reconnue pour tous les nouveaux projets de construction, de revitalisation et d'aménagement de quartiers;
- renforçant la sécurité des citoyennes et citoyens en misant notamment sur un éclairage optimal du domaine public, sur un partage équilibré des voies de circulations entre les différents modes de transport et sur la compacité du cadre bâti;
- développant une stratégie de verdissement favorisant la biodiversité, adoptant un éventail de formes organiques et propices aux pollinisateurs;
- déployant une canopée urbaine visant à renforcer la biodiversité et à augmenter les surfaces ombragées au niveau des emprises de rues et des espaces à caractère public;
- encourageant les initiatives d'agriculture urbaine sous un éventail diversifié de formes : toits verts, serres privées, jardins communautaires, plantations sur rue, partenariats, etc.

3. Requalifier les sites sous-utilisés à proximité des infrastructures de transport collectif et le long des principales artères en faveur de l'intensification et de la diversification des activités urbaines, tout en assurant la gestion harmonieuse des interfaces avec le cadre bâti existant en :

- intensifiant et diversifiant les activités à proximité des stations de métro et aux abords des grands axes de mobilité par l'optimisation de l'utilisation du sol des terrains sous-utilisés tout en respectant l'échelle humaine et en assurant une bonne intégration au voisinage;
- favorisant la requalification des sites déstructurés entourant la station de métro Côte-Vertu par des développements résidentiels et mixtes permettant de mieux encadrer les espaces publics et de renforcer le caractère urbain aux abords de la station de métro, tout en aménageant les stationnements en souterrain;
- densifiant le cadre bâti le long des artères telles que Décarie et Côte-Vertu, de façon à assurer un bon encadrement de la voie publique et d'assurer une masse critique d'usagers pouvant contribuer à la vitalité économique du secteur par sa compacité et son caractère mixte;
- modulant les densités et les hauteurs de façon à assurer une intégration harmonieuse avec le tissu urbain existant;
- élaborant une signature visuelle pour le secteur se traduisant par un cadre bâti exemplaire, une intégration architecturale harmonieuse et une signalétique distinctive;



- bonifiant l'offre en espaces verts, parcs, places et placettes publiques et leur mise en réseau avec le réseau actif favorisant la marche, l'activité physique, la détente et la socialisation dans un environnement sain, sécuritaire et convivial;
- réduisant la place consacrée à l'automobile dans l'espace urbain en misant sur des aménagements à l'échelle humaine et conçus précisément pour les usagers du transport actif, collectif et alternatif;
- maintenant et renforçant la mixité sociale, en favorisant l'intégration du logement social, abordable et familial dans tous les nouveaux projets résidentiels et la mise en place de mesures favorisant la diversification des typologies résidentielles et de mode de tenure.

4. Développer un réseau de promenades urbaines et de liens de déplacements actifs sécuritaires et conviviaux, alliant urbanité et biodiversité et permettant de relier et de mettre en valeur les lieux de diffusion culturelle et artistique du Vieux-Saint-Laurent en :

- redonnant la place aux piétons et en multipliant le verdissement dans les milieux fortement minéralisés;
- créant des corridors de biodiversité articulés dans un réseau d'infrastructures vertes qui intègrent les parcs, les espaces verts, les technologies végétales, l'agriculture urbaine et la biorétention le long des axes de mobilité;
- tirant profit des pôles d'affluence (cégeps, stations de métro, pôles de commerces et d'emplois) pour la requalification des emprises publiques en faveur du verdissement et de l'aménagement d'espaces plus sécuritaires et attrayants pour la marche, le vélo et l'activité physique;
- assurant l'accessibilité universelle de tous les espaces publics et notamment aux abords des bâtiments publics et des équipements collectifs;
- favorisant la réalisation de rues et d'espaces partagés priorisant le piéton et notamment le long des axes d'affluence piétonnière (ex. rue Decelles, boulevard Édouard-Laurin, rue du Collège, etc.);
- tirant profit des projets de réaménagement des emprises publiques pour la mise en place de mesures favorisant la gestion écologique des eaux de pluie, la perméabilité du sol et l'augmentation de la canopée;
- mettant en place une signalisation et un éclairage urbain non polluants permettant de mettre en valeur les lieux d'intérêt et d'accroître la sécurité du milieu;
- mettant en valeur et en réseau les lieux d'intérêt à caractère commercial, touristique, culturel ou artistique du Vieux-Saint-Laurent de façon à augmenter

leur visibilité et à en faciliter l'accès, en plus de la mise en place d'une programmation visant à renforcer leur attractivité et à assurer leur animation durant les différentes saisons;

- créant des parcours de découverte de la richesse de l'histoire et du patrimoine du quartier, de sa diversité culturelle et communautaire, de façon à faire vivre des expériences éducatives stimulantes pour la population et les visiteurs;
- favorisant la mobilisation de la communauté et la participation des résidents, étudiants et commerçants à des activités visant l'appropriation collective des espaces, permettant la socialisation, la tenue d'événements de quartier, de marchés publics, d'agriculture urbaine ou l'expression artistique et culturelle, tels que les murales, les expositions d'art, etc.;
- mettant en œuvre des actions et interventions proposées au Plan directeur des promenades urbaines de Saint-Laurent et notamment selon les parcours prioritaires autour du pôle commercial Décarie, du corridor vert le long des axes Édouard-Laurin et Decelles, et du pôle artistique et culturel reliant les lieux d'intérêt le long des axes de Sainte-Croix, du Collège, de l'Église et Decelles.

5. Consolider l'animation sur l'axe de Décarie tout en favorisant l'émergence d'un tissu commercial de destination qui permettra la rétention des visiteurs dans le quartier en :

- favorisant le maintien et l'augmentation de l'offre en commerces et services de proximité dans les lieux stratégiques et accessibles à pied, tels que les abords du boulevard Décarie, des stations de métro Côte-Vertu et du Collège et de certains axes passants, tel que les rues de l'Église, du Collège et l'avenue Sainte-Croix;
- favorisant l'établissement de petits commerces locaux, plutôt que de grandes bannières, afin de répondre aux besoins de la population locale tout en renforçant le sentiment de communauté et la vie de quartier;
 - favorisant l'implantation de commerces qui entraînent une augmentation de la vitalité économique et de l'animation des artères commerciales;
- interdisant les usages commerciaux générant des nuisances ou peu compatibles avec le caractère des lieux de par leur nature, leur envergure ou l'achalandage véhiculaire qu'ils génèrent;
- favorisant le débordement des activités commerciales en avant des commerces et dans les places publiques;
- assurant la continuité commerciale au rez-de-chaussée et l'occupation résidentielle aux étages supérieurs, de façon à soutenir l'animation des lieux;



- requalifiant l'emprise de la rue Décarie, au nord du boulevard de la Côte-Vertu, en vue de renforcer son caractère urbain et d'améliorer sa qualité paysagère dans la continuité de l'aménagement au sud;
- aménageant une place publique, à la sortie du métro Côte-Vertu et en bordure du boulevard Décarie, pouvant accueillir une diversité d'activités, telles qu'un marché public, des camions de cuisine de rue, des expositions d'art ou des kiosques de vente;
- réaménageant l'intersection des boulevards Décarie et Côte-Vertu de façon à augmenter leur convivialité et leur sécurité, en plus d'évaluer l'intérêt d'aménager une place traversante donnant priorité aux piétons;
- aménageant le domaine public avec des plantations d'arbres de rue, du verdissement et de la gestion écologique des eaux;
- maintenant l'offre en stationnement public tout en assurant sa gestion optimale;
- favorisant la mobilisation de la communauté des commerçants et des gens d'affaires en vue d'assurer la vitalité économique du quartier en partenariat avec les différentes instances municipales et les groupes communautaires en visant notamment :
 - la concertation et l'implication des différents intervenants;
 - l'élaboration d'une stratégie commerciale commune, tels que les créneaux commerciaux à développer ou à consolider, diversité et mixité commerciales souhaitables, publicité, etc.;
- l'élaboration d'une stratégie d'animation des lieux, tels que des événements, des concerts, des concours, etc.