Programme particulier d'urbanisme

du secteur

Henri-Bourassa Ouest

Arrondissement
d'Ahuntsic-Cartierville









Mai 2015

Table des matières

Introduction 1

Sommaire 3

1. Contexte de la planification 5
   - 1.1 Historique de la planification 6
   - 1.2 Trois principes directeurs 7
   - 1.3 Processus de planification participative 7

2. Description du territoire 9
   - 2.1 Localisation 10
   - 2.2 Délimitation du secteur 11
   - 2.3 Distinction des sous-secteurs 11
   - 2.4 Description du secteur et de sa périphérie 12
   - 2.5 Profils sociodémographique des quartiers limitrophes 18
   - 2.6 Formation historique de la trame bâtie 20

3. Contexte réglementaire 27
   - 3.1 Plan métropolitain d'aménagement et de développement 28
   - 3.2 Plan d'urbanisme 28
   - 3.3 Politiques de la Ville applicables au secteur 29

4. Problématique et grands enjeux spatiaux du secteur 31
   - 1er Enjeu : Disponibilité éventuelle de terrains dans le secteur central 32
   - 2e Enjeu : Caractère de l'espace public du boulevard 34
   - 3e Enjeu : Discontinuité urbaine le long de la voie ferrée 36
   - 4e Enjeu : Trannsformation du secteur industriel de la rue Hamon 37
   - Résumé des enjeux spatiaux 38

5. Propositions ressortant des rencontres en atelier 41

6. Grandes orientations d'aménagement 45

7. Objectifs, actions et moyens 49
   - 7.1 Secteur central 50
   - 7.2 Corridor du boulevard Henri-Bourassa 63
   - 7.3 Passage du viaduc 74
   - 7.4 Secteur Hamon 78

8. Concept de design urbain 81
   - 8.1 Aménagement du secteur central, densité minimale 83
   - 8.2 Aménagement du secteur central, densité maximale 89
   - 8.3 Aménagement des rues locales dans le secteur central 94
   - 8.4 Aménagement du boulevard Henri-Bourassa 98

9. Étapes de mise en oeuvre 109

10. Modifications aux paramètres réglementaires 111
   - 10.1 Modifications aux paramètres du Plan d'urbanisme 112
   - 10.2 Balises proposées pour des modifications au règlement de zonage 119
   - 10.3 Balises proposées pour le tracé des emprises publiques et des îlots 123
   - 10.4 Balises proposées pour des modifications au PIIA 124

Introduction

Le secteur Henri-Bourassa Ouest est un des trois secteurs de planification détaillée de portée locale définis au Chapitre d'Arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville du Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal de 2004.

Le présent programme particulier d'urbanisme (PPU) pour ce secteur répond au besoin de planification détaillée reconnue au Plan d'urbanisme et au changement dans le contexte de développement apparu ces dernières années.

Ce PPU s'intègre au Plan d'urbanisme et il respecte les orientations et objectifs du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM).

Ce PPU est le fruit d'une collaboration entre l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville, qui assure la coordination du projet, le Service de la mise en valeur du territoire, le Service des infrastructures, du transport et de l'environnement ainsi que les citoyens de l'Arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville qui ont participé au processus de planification participative.

Sommaire

Le document est composé de dix chapitres.

Les quatre premiers chapitres sont des chapitres de mise en situation et d'analyse. Le premier chapitre porte sur le contexte dans lequel s'est réalisée la planification. Une attention particulière est portée au processus de planification participative. Le deuxième chapitre décrit le territoire du PPU sous ses différents aspects d'ordres physiques, fonciers, sociaux et historiques. Le troisième chapitre résume le cadre réglementaire qui contraint en partie les orientations et objectifs d'aménagement. Le quatrième chapitre développe la problématique du secteur.

Les trois chapitres suivants, qui forment le corps central du PPU, développent les intentions d'aménagement du secteur d'aménagement détaillé. Ainsi, le cinquième chapitre rend compte des propositions d'aménagement recueillies lors des ateliers de réflexion citoyens, en mai 2013, tandis que les sixième et septième chapitres énoncent l'ensemble des orientations, objectifs et actions proposés.

Le huitième chapitre présente un concept de design urbain de ce en quoi pourrait consister un développement et un aménagement qui répondraient aux orientations et objectifs précédents. Un tableau d'étapes de réalisation de ce concept suit au chapitre neuf.

Le dixième chapitre fixe en dernier lieu les paramètres réglementaires à modifier au Plan d'urbanisme et donne des balises en vue de la modification du règlement de zonage, incluant des objectifs et critères de PIIA applicables au secteur du PPU, qui en font partie. Toutes ces modifications règlementaires suivent les objectifs d'aménagement du sixième chapitre.

En annexe sont proposés des critères d'intervention et des moyens d'action.

1. Contexte de la planification



1.1) Historique de la planification

La volonté de la Ville de mener une planification détaillée pour le secteur Henri-Bourassa Ouest date de la confection du Plan d'urbanisme, en 2004. La réflexion sur l'avenir du secteur s'est amorcée en 2009. La même année, un projet immobilier résidentiel sur des terrains désaffectés du ministère des Transports du Québec est également présenté à l'arrondissement. À la demande du promoteur, le projet est déposé pour approbation dans le cadre de l'article 89 de la Charte de la Ville de Montréal. La consultation publique obligée par la procédure d'adoption est réalisée en 2012, sous l'égide de l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM).

Le projet présenté excède le nombre maximal d'étages mais se situe en deçà du coefficient d'occupation du sol maximal, tels qu'ils sont fixés à la carte des densités du Plan d'urbanisme. La densité proposée dépasse par ailleurs largement le seuil minimal fixé par le Plan d'aménagement métropolitain de Montréal (PMAD) pour les nouveaux développements autour de la gare Bois-de-Boulogne.

Lors des audiences publiques de l'OCPM, plusieurs citoyens des quartiers limitrophes manifestent une forte opposition au projet, qui se traduit par le dépôt d'une série de mémoires et plusieurs présentations orales. Les objections portent sur la densité, la hauteur, l'intégration à la trame bâtie, la relation au caractère du quartier et sur d'autres aspects du projet. Devant les critiques émises lors des audiences, l'OCPM recommande à la Ville de Montréal de ne pas accepter le projet tel quel et formule une série de recommandations, dont l'essentiel est dans les points suivants :

- Que la planification détaillée requise par le Plan d'urbanisme soit d'abord effectuée, afin que le projet s'insère dans une « planification d'ensemble basée sur une vision d'avenir ».
- Que le projet demeure, à moins d'une justification rigoureuse, dans les limites de densité fixées par le Plan d'urbanisme.
- Que la requalification et la densification du secteur se fasse selon des objectifs qui incluent l'insertion harmonieuse du projet dans le tissu existant.
- Que le projet s'insère physiquement et socialement dans le quartier.
- Que le projet mette l'accent sur le logement familial et comporte du logement social.
- Que le projet s'engage dans une pratique de développement durable.
- Que la planification détaillée fasse l'objet d'un processus participatif, prenant en considération le vécu des résidents.

Prenant acte de ces recommandations, l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville et la Ville de Montréal ont entrepris, en février 2013, un processus de planification détaillée devant s'achever par la mise en vigueur de ce PPU pour le secteur Henri-Bourassa-Ouest. L'Arrondissement a accepté et a fait siennes l'ensemble des recommandations de l'Office de consultation publique de Montréal, incluant un processus de planification participative. Le parti a été pris d'effectuer ledit processus au tout début de la planification, afin de reconnaître et d'intégrer d'emblée les préoccupations et les propositions des citoyens, lorsque cela est possible à l'intérieur des limites fixées par le cadre d'aménagement.

1.2) Trois principes directeurs

Trois principes directeurs pour l'élaboration de ce PPU découlent des recommandations de l'Office de consultation publique de Montréal. Ces principes sont préalables à la formulation des orientations et des objectifs d'aménagement qui forment la substance du PPU.

Le **premier principe** est de **réaliser une planification participative, en concertation avec les citoyens**. La planification urbaine est habituellement fondée sur une analyse experte des problématiques d'aménagement, dont les conclusions ouvrent diverses avenues d'intervention. Le rôle des urbanistes est de développer ces propositions d'interventions, en fonction de ce qu'ils estiment être le bien commun. Ces propositions sont ensuite soumises au choix politique des élus. La planification participative, par comparaison, permet aux citoyens concernés de participer eux-mêmes à la réflexion sur les propositions d'intervention, à partir de ce qu'ils estiment être les conséquences, sur leur propre milieu de vie, des choix de planification. Dans cette optique, les attentes et les propositions des citoyens sont intégrées aux recommandations d'aménagement faites aux représentants élus. Ces derniers adoptent ensuite celles qui leur paraissent adéquates au regard de l'intérêt public.

Le **deuxième principe** est celui de **réaliser un développement durable**. Il s'agit d'un principe global, touchant tous les aspects de la planification, qui ne vise pas seulement quelques orientations et objectifs spécifiquement « écologiques ». L'ensemble des orientations et des objectifs du PPU sont formulés en visant à répondre aux politiques de développement durable de la ville et de l'arrondissement.

Le **troisième principe** découle des orientations et objectifs contenus dans le PMAD. Le Plan d'urbanisme incluant le PPU du secteur doit obligatoirement se conformer à ces orientations et objectifs. L'un d'eux, incontournable, est la **densification aux points d'accès du réseau de transport structurant**, qui s'applique aux secteurs en développement voisinant les nœuds majeurs de transport collectif. La présence de la gare de train de banlieue Bois-de-Boulogne réclame l'application du seuil minimal fixé par le PMAD.

1.3) Processus de planification participative

Le processus de planification participative qui a mené à la réalisation de ce Programme particulier d'urbanisme s'est réalisé en plusieurs étapes, du 2 mai 2013 au 10 juin 2014. Les habitants du secteur et de l'entourage, les organismes communautaires locaux, les propriétaires immobiliers du secteur, la collectivité de l'arrondissement ainsi que d'autres acteurs concernés ont été invités à participer à des rencontres publiques et à des ateliers de réflexion portant sur l'avenir du territoire. Les contenus des rencontres publiques et ateliers de réflexion se détaillent comme suit :

2 mai 2013 : Présentation publique de la problématique du site.

7 mai 2013 : Ateliers de réflexion sur les enjeux de développement.

21 mai 2013 : Présentation publique des résultats des ateliers.

27 juin 2013 : Présentation publique d'orientations d'aménagement et d'une vision préliminaire de développement.

18 et 24 juillet, 8 août 2013 : Commentaires des orientations et de la vision préliminaire de développement en ateliers.

10 juin 2014 : Présentation publique d'une version préliminaire du PPU

La rencontre publique du 2 mai 2013 a regroupé environ 150 personnes, celle du 21 mai environ 80 personnes, celle du 27 juin autour de 50 personnes, et celle du 10 juin 2014, environ 100 personnes. Les ateliers du 7 mai ont compté 52 personnes, regroupées en 7 ateliers de 5 à 10 participants. Les ateliers du 18 juillet, du 24 juillet et du 8 août ont compté 29 personnes en 9 groupes de 2 à 6 participants.

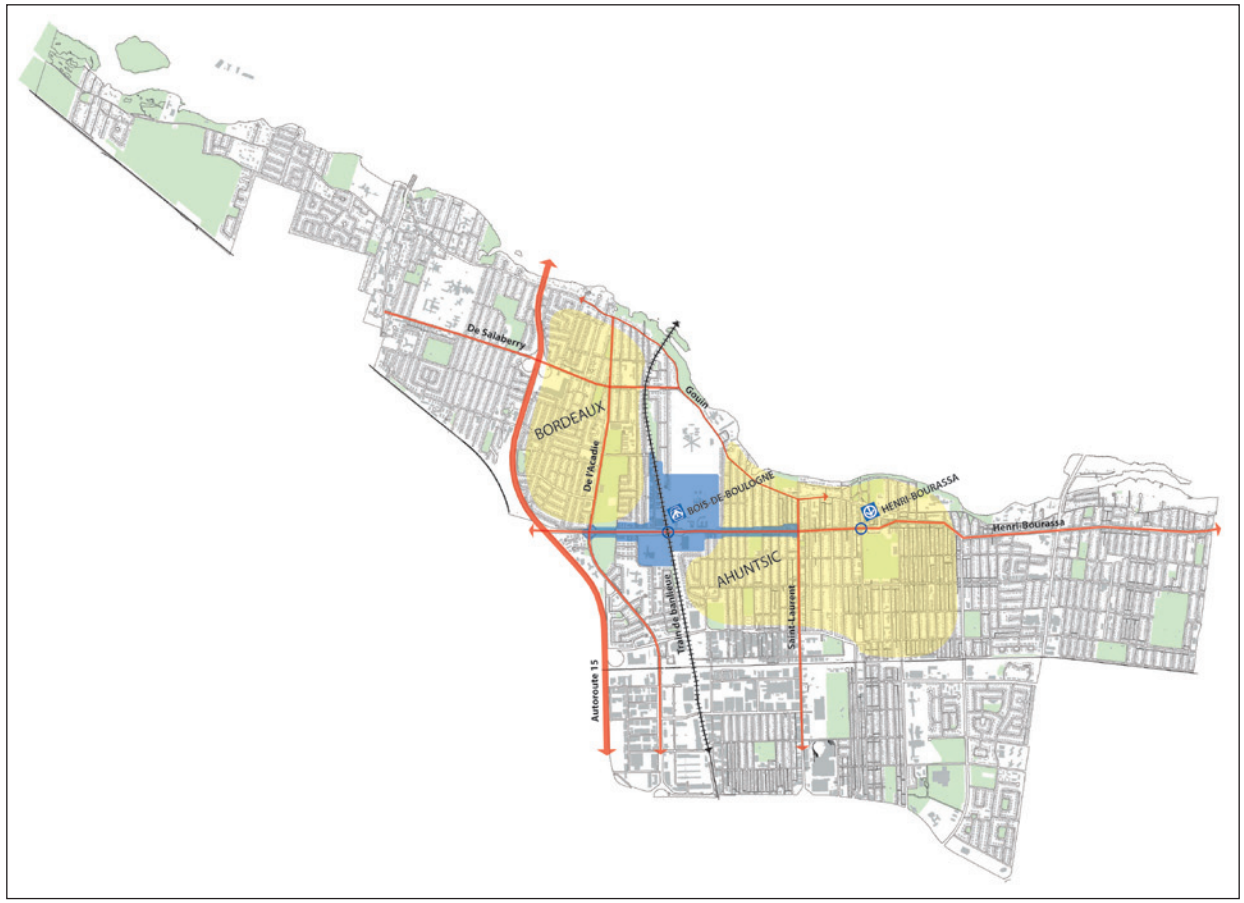
Lors des présentations publiques du 27 juin 2013 et du 10 juin 2014, étaient présents des représentants de la Société de transport métropolitain (STM), de l'Agence métropolitaine de transport (AMT), de la Commission scolaire de Montréal (CSDM) et de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). Ils ont répondu aux questions portant sur divers enjeux de développement du secteur liés mais extérieurs à l'objet du PPU.

2. Description du territoire





Plan 2.1 : Secteur d'application du PPU



Plan 2.2 : Localisation du secteur

2.1) Localisation

Le secteur visé par le Programme particulier d'urbanisme 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. 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.

De par sa localisation, le secteur possède donc des atouts d'accessibilité par divers modes de transport ainsi que le potentiel de relier les quartiers d'est en ouest de l'arrondissement. Cependant, il est aussi 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.

2.2) Délimitation du secteur

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. Il comprend également 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.

Il comprend en outre le terrain de la prison pour femmes Tanguay, 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, ainsi que les terrains industriels le long des rues Hamon et Letelier.

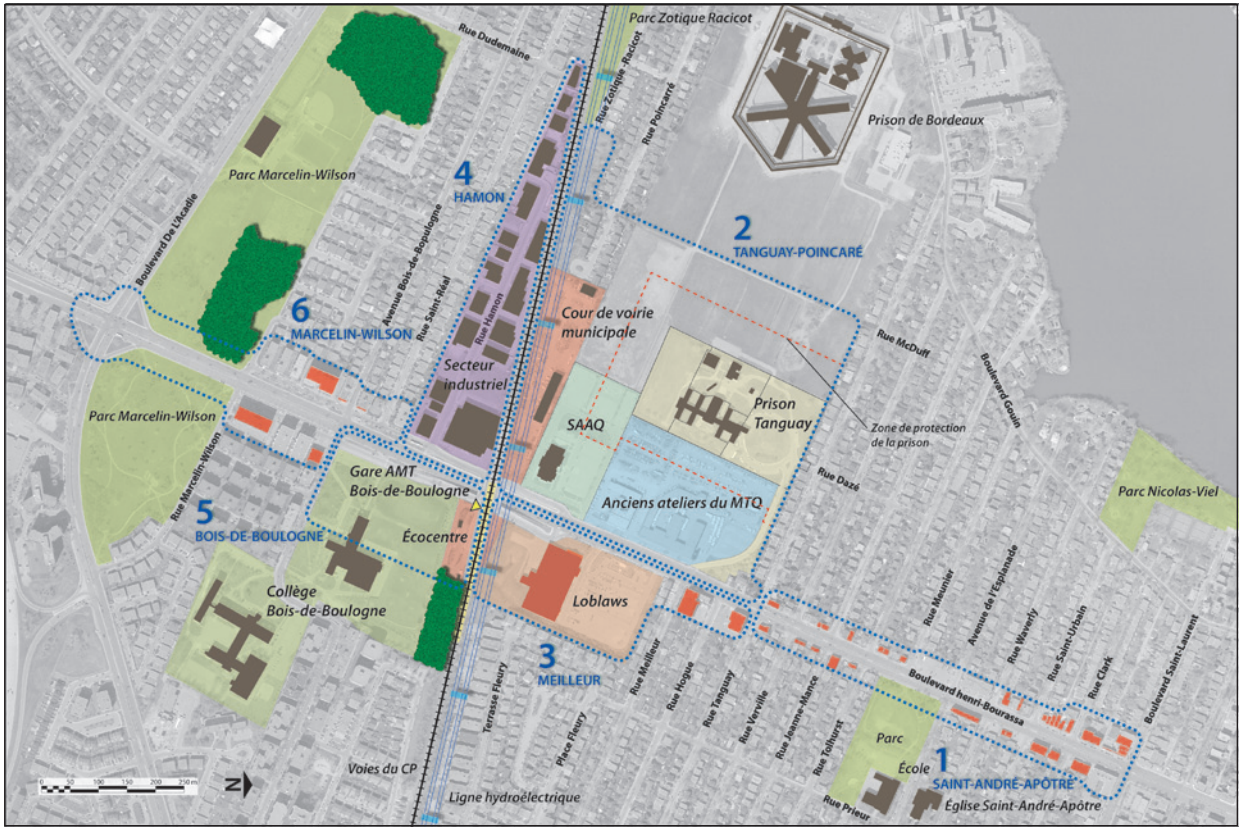
Par contre, sont exclus de ce périmètre : les parcs Marcelin-Wilson et Saint-André-Apôtre, sauf une bande longeant le boulevard et qui participe à son paysage.



Plan 2.3 : Sous-secteurs du PPU

2.3) Distinction des sous-secteurs

Afin de simplifier les références aux grandes parties de ce territoire, le secteur a été divisé en six sous-secteurs. Les sous-secteurs Meilleur (1) et Tanguay-Poincaré (2) sont désignés conjointement dans le texte sous l'appellation de secteur central.



Plan 2.4 : Description du secteur du PPU

2.4) Description du secteur et de sa périphérie

Le secteur du PPU Henri-Bourassa Ouest correspond au croisement de deux axes de transport importants, qui créent des obstacles entre les quartiers d'est en ouest et des discontinuités du nord au sud dans les quartiers. La rupture est-ouest, qui sépare physiquement Ahuntsic de Bordeaux-Cartierville, est associée au passage de la voie ferrée du CP, à la présence de l'établissement de détention de Bordeaux et aux terrains institutionnels ou commerciaux à l'arrière de celui-ci. La rupture nord-sud est attribuable au passage du boulevard Henri-Bourassa au travers des quartiers résidentiels de Bordeaux et d'Ahuntsic.



Boulevard Henri-Bourassa, coin Tanguay, vers l'est

A) Sous-secteur 1, Saint-André-Apôtre

Le sous-secteur 1 est constitué de bâtiments résidentiels de petite ou moyenne taille, de petits bâtiments mixtes et de quelques rares bâtiments commerciaux, qui forment un ensemble plutôt hétéroclite. Plusieurs bâtiments résidentiels sont orientés vers les rues latérales, ce qui contribue également à l'effet d'hétérogénéité. Le nombre d'étages varie de 2 à 3, à l'exception de deux cas, 4 étages près du parc Saint-André-Apôtre et 5 étages au coin de Saint-Laurent. Une dominante de 2 étages procure au corridor bâti son échelle globale. Les bâtiments sont à la ligne de terrain ou très proche, ce qui limite considérablement la présence d'arbres sur les terrains privés. Il n'y a pas d'arbres dans le domaine public. À mi-chemin de la longueur, le parc Saint-André-Apôtre est par conséquent une bouffée de verdure dans un ensemble autrement très minéral. L'activité commerciale, présente à peu près partout, s'amenuise en s'éloignant de Saint-Laurent.



Boulevard Henri-Bourassa, coin Waverly, vers l'ouest



Boulevard henri-Bourassa, bâtiment de la SAAQ et ateliers du MTQ



Rue Tanguay, coin Dazé, entrée d'origine de l'établissement de détention Tanguay

B) Sous-secteur 2, Tanguay-Poincaré

Le sous-secteur 2, s'insère entre deux ensembles résidentiels de faible à moyenne densité, dont les interfaces avec le sous-secteur correspondent aux cours arrière des rues Tanguay et Poincaré. Il comprend les ateliers désaffectés du ministère des Transports du Québec (MTQ), les installations de la Société d'assurance automobile du Québec (SAAQ), les ateliers municipaux longeant la voie du CP ainsi que l'établissement de détention Tanguay. Les terrains sont partagés entre la Société québécoise d'investissement (SQI) (15 hectares), la Ville de Montréal (3,1 hectares), le holding Musto-Panzera (4,1 hectares) et la Société d'assurance automobile du Québec (SAAQ) (3 hectares). Il faut noter la présence de l'édicule d'une station de pompage, qui bloque la grille de rue dans l'axe de la rue Hogue.



Entrée du supermarché Loblaws

C) Sous-secteur 3, Meilleur

Le sous-secteur 3, est occupé par le magasin d'alimentation Loblaws, un petit bâtiment à bureaux comprenant une succursale de Postes Canada, un bâtiment mixte où se trouve un comptoir de la Société des alcools du Québec (SAQ) et quelques petits bâtiments résidentiels. Le principal propriétaire de terrain est la compagnie Loblaw (4,6 hectares). La moitié de la superficie du sous-secteur est occupée par un grand stationnement qui borde le boulevard largement ouvert en cour latérale.

D) Sous-secteur 4, Hamon

Le sous-secteur 4, le long de la rue de ce nom, est une petite enclave semi-industrielle au cœur du quartier. Il est composé de petits ateliers de réparation automobile, de mécanique, de décor ou autres, de petits entrepôts, d'un centre de distribution d'un commerce en gros, Patterson Dentaire Canada, ainsi que d'une industrie haute technologie de produits pharmaceutiques en expansion, les Laboratoires Oméga Ltée.



Rue Hamon, coin McDuff, vers le sud



Avenue Bois-de-Boulogne, coin Henri-Bourassa, vers le collège Bois-de-Boulogne



Boulevard Henri-Bourassa, coin Bois-de-Boulogne, vers l'est

E) Sous-secteur 5, Bois-de-Boulogne

Le sous-secteur 5, comprend la cour avant du côté du boulevard de la partie nord du campus du Collège Bois-de-Boulogne, l'écocentre de l'arrondissement et la gare Bois-de-Boulogne. La cour avant du collège qui borde le boulevard est aménagée en terrain de pistes et pelouses et en stationnement. Les bâtiments du collège sont très en retrait du boulevard, derrière un espace partiellement paysagé. L'accès à la gare de train de banlieue jouxte le terrain de l'écocentre, au fond d'une boucle de retournement.

F) Sous-secteur 6, Marcelin-Wilson

Le sous-secteur 6, à l'ouest, comprend un ensemble de bâtiments d'habitation ou de bureaux de 4 à 6 étages ainsi que le parc Marcelin-Wilson. Le cadre bâti de cette section du boulevard est plus homogène qu'à l'est de la voie ferrée. Il est associé à un petit secteur résidentiel de haute densité au sud. Un fait marquant dans l'espace public est la présence de contre-allées avec stationnements, de chaque côté du boulevard, qui a permis la plantation d'arbres. Le parc Marcelin-Wilson, divisé par le boulevard, est dans sa plus belle partie et possède un grand potentiel d'aménagement paysager.



Prison de Bordeaux, depuis les terrains de la SAAQ

G) Périphérie du secteur

La périphérie du secteur du PPU au nord-ouest, au nord-est et au sud-est est bordée par des quartiers résidentiels de faible à moyenne densité (25 à 30 log./hectare), constitués essentiellement par les maisons et duplex isolés et jumelés. Au sud-ouest, il s'agit plutôt d'un secteur résidentiel de très haute densité (200 log./hect.), bien qu'aucun bâtiment à moins de 400 mètres de Henri-Bourassa ne dépasse 6 étages. La prison de Bordeaux, œuvre architecturale de Jean-Omer Marchand, avec ses hauts murs et son dôme de style Beaux-Arts, impose sa présence au nord.

H) Prolongations du boulevard

Les prolongations du boulevard Henri-Bourassa, vers l'est et vers l'ouest du secteur, diffèrent. En direction de la station de métro Henri-Bourassa, sur Henri-Bourassa Est, on retrouve à peu près les mêmes usages que dans le sous-secteur Saint-André-Apôtre, mais dans des typologies un peu plus denses et plus hautes. En direction ouest, de l'autre côté du boulevard de l'Acadie, le boulevard devient un long viaduc qui s'élève progressivement au-dessus de l'autoroute 15, en se dissociant des secteurs résidentiels limitrophes.



Parc Marcelin-Wilson, côté sud du Boulevard Henri-Bourassa

2.5) Profils sociodémographique des quartiers limitrophes

Les données du recensement de 2011 nous permettent de souligner un certain nombre de traits sociodémographiques des quartiers entourant le secteur de PPU. Les données sont celles combinées de quatre secteurs de recensement, partagés entre le nord et le sud du boulevard Henri-Bourassa et entre l'est et l'ouest de la voie ferrée du CP.

A) Densité de population

Dans l'ensemble des quatre secteurs de recensement, en 2011, on comptait 9 625 logements, pour un territoire résidentiels de 237 hectares, en excluant les grands espaces institutionnels, industriels et commerciaux, et en enlevant le parc Marcelin-Wilson et le parc De la Merci [1]. Sur cette base de calcul, la densité moyenne serait de 40,6 logements par hectare brut. Il y a cependant une grande différence entre le secteur de recensement situé au sud d'Henri-Bourassa et à l'ouest de la voie du CP, et les trois autres secteurs [2]. Le secteur au sud-ouest (268.01) aurait une densité de 89 logements par hectare brut, tandis que les trois autres, plus représentatifs du cadre bâti entourant les secteurs à redévelopper, auraient globalement une densité de 32,3 logements par hectare brut. En nombre d'habitants par hectare brut, l'ensemble est de 58,4 hab./hect., le secteur au sud-ouest de 105 hab./hect. et les autres secteurs ensemble de 49,4 hab./hect.

B) Croissance de la population

La population des quartiers, pour les quatre secteurs de recensement qui couvrent le secteur du PPU et les quartiers voisins, a connu une croissance de 0,6 % entre 2006 et 2011. N'eût été de la légère baisse dans le secteur de recensement 268-01, au sud-ouest, la hausse aurait été de 1 %. Cette hausse est inférieure à celle de la population de l'agglomération de Montréal, qui a été de 1,7 % dans la même période, mais supérieure à celle de la population de l'arrondissement, qui n'a été que de 0,2 % [3].

C) Groupes d'âge

Comparativement à l'ensemble de la ville de Montréal et à l'ensemble de l'arrondissement, la population des secteurs de recensement est plus âgée. Les gens de plus de 65 ans comptent pour 18,5 % de la population, comparativement à 15,2 % à Montréal. Ce sont les adolescents et jeunes adultes, entre 15 et 34 ans, qui représentent une part moindre, soit 24,3 %, comparativement à 29,5 % pour Montréal. Par contre, la proportion d'enfants (0 à 14 ans) est équivalente, soit 15,3 % dans les secteurs dont on parle comparativement à 15 % à Montréal. Dans le secteur de recensement au sud-ouest, secteur formé de grands immeubles appartements, on trouve davantage de personnes âgées, soit 21,7 % de gens de plus de 65 ans contre 17,1 % dans les autres secteurs, au détriment des adultes de 35 à 64 ans, soit 39 % comparativement à 43,2 % dans les autres secteurs.

D) Types de ménages

Le nombre de familles avec enfant dans l'ensemble des secteurs concernés représente 46,3 % des ménages, ce qui est supérieur au taux pour la ville de Montréal, soit 40,7 %, et un peu supérieur au taux pour l'arrondissement, soit 44,1 %. Le nombre moyen d'enfants dans ces familles est cependant plus faible, soit 2,3 enfants/famille, comparativement à 2,6 et 2,5 enfants/famille respectivement. Quant aux ménages d'une seule personne, ils sont légèrement plus fréquents que dans la ville de Montréal, soit 41,8 % en comparaison avec 40,7 %. Encore une fois, ces données diffèrent entre le secteur de recensement au sud-ouest et les autres secteurs. Dans le premier, seulement 44,6 % des ménages ont des enfants et 45,7 % des ménages sont des personnes seules, tandis qu'à l'inverse, dans les autres secteurs, 47 % des ménages comportent des enfants et seulement 39,9 % sont des personnes seules.

(1) L'exclusion des équipements de quartier, soit les écoles, églises, parcs de voisinage et autres, ne modifierait pas grandement ces chiffres.

(2) Les types d'habitat sont très similaires dans ces trois autres secteurs et on peut donc considérer ceux-ci en bloc.

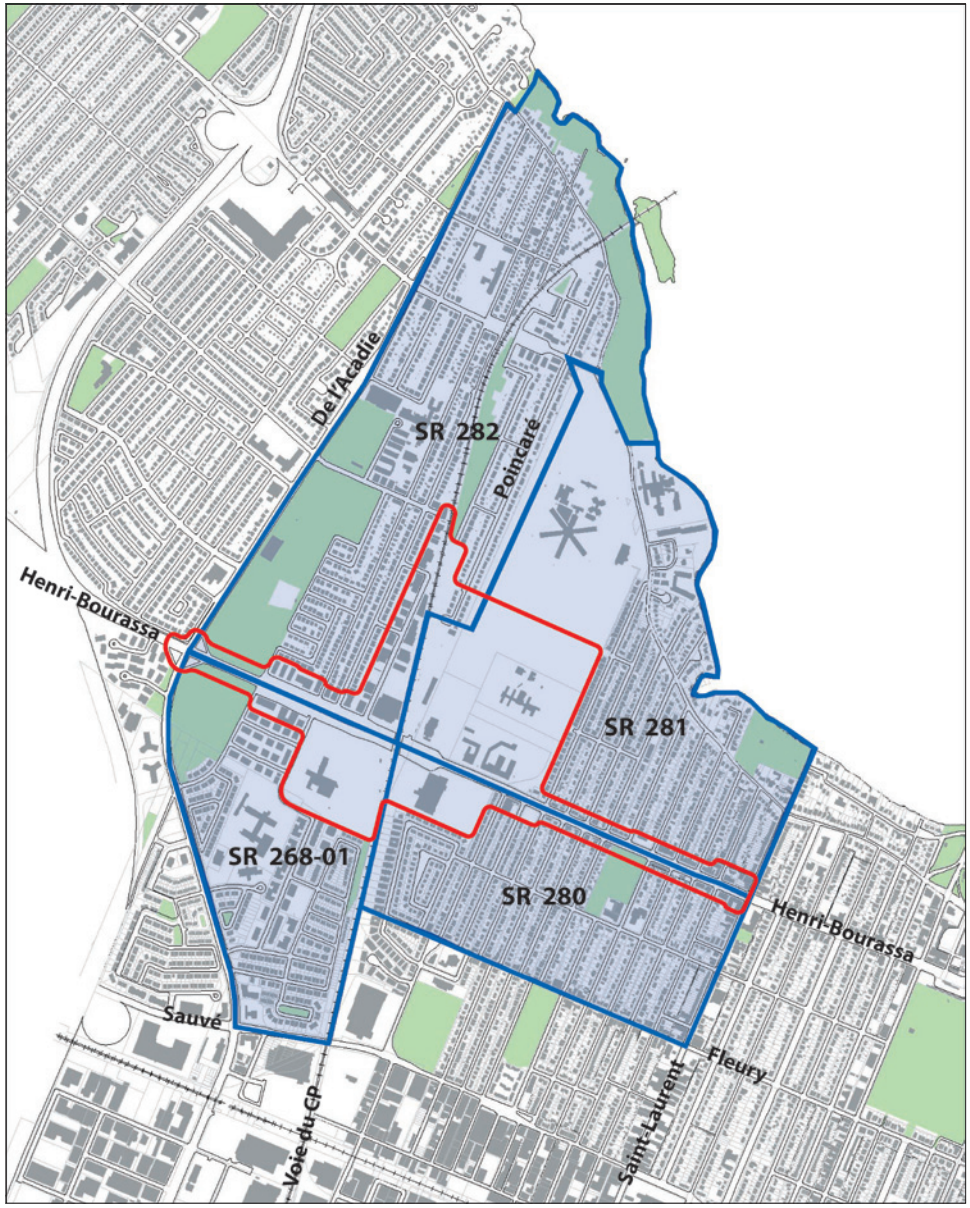
(3) Il est à noter que la croissance est très inégalement répartie entre les arrondissements, celle de l'arrondissement voisin de Saint-Laurent étant de 10,6 % et celle du plateau Mont-Royal de -0,7 %.

E) Tenures des logements

L'ensemble des quartiers périphériques au secteur du PPU comportent une proportion plus élevée de propriétaires que dans la ville de Montréal. Dans l'ensemble, on compte 45,4 % de logements en propriété, comparativement à 34,4 % à Montréal et 38,5 % dans l'arrondissement. Cela ne diffère que sensiblement entre les secteurs. Dans le secteur sud-ouest, il y a 46,8 % de propriétaires, par conséquent plusieurs en copropriété divise, et dans les trois autres, il y a 44,7 % de propriétaires.

F) Scolarité et revenus

Dans l'ensemble des quartiers périphériques au secteur du PPU, le taux de scolarité est plus élevé que sur l'île de Montréal, 36,1 % des gens ayant un grade universitaire contre 30,1 % sur l'île. La différence entre le secteur sud-ouest et les autres secteurs est faible, soit 35,5 % contre 36,5 %. La moyenne des revenus familiaux était en 2011 légèrement plus élevée que dans l'ensemble de la ville, soit 53 576 $ contre 51 842 $, mais semblable à celle de l'arrondissement, qui est de 53 556 $. On note une différence importante entre la moyenne dans le secteur sud-ouest, 43 051 $, et les autres secteurs, 58 723 $, sans doute attribuable essentiellement à la plus grande proportion de personnes à la retraite et à la plus grande proportion de personnes seules dans le secteur sud-ouest.



Plan 2.5 : Secteurs de recensement



Prison de bordeaux en construction, circa 1010, source BAnQ, fonds Robert-Prévost



Plan 2.6 : Photo aériennes 1949, Photothèque nationale de l'air

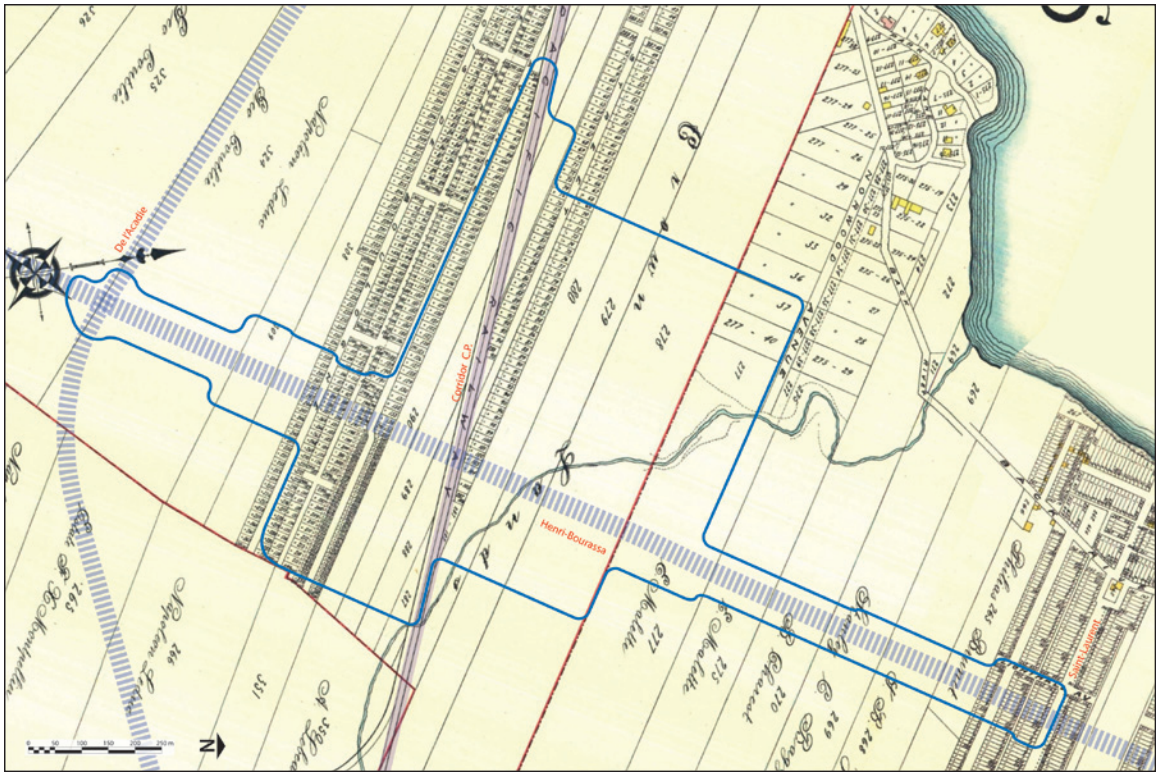
2.6) Formation historique de la trame bâtie

Les quartiers résidentiels limitrophes au secteur se sont essentiellement développés dans les années 1950-60, sur une trame lotie orthogonale qui date du début du 20e siècle. Cette trame était conçue à l'origine avec des ruelles, en vue d'accueillir les maisons en rangée, duplex et triplex contigus typiques des quartiers montréalais de cette époque. La voie du Canadien Pacifique, appartenant originalement à la Montréal, Ottawa and Western Railway, existait déjà en 1875, et les lotissements, dictés par les divisions des lots agricoles, ont dû s'y adapter, sans pour autant se modeler à la courbe et à l'orientation de la voie.

La présence de terres de la Couronne et la construction de la prison de Bordeaux sur ces terres, en 1912, crée une discontinuité du lotissement d'est en ouest, discontinuité qui s'est ajoutée à celle du corridor ferroviaire. Le boulevard Henri-Bourassa, tel qu'on le connaît aujourd'hui, est d'apparition tardive par rapport à ces lotissements. Partiellement tracé comme rue locale dans les années 1945-50, le boulevard a été élargi et prolongé vers 1950-60 dans une trame déjà établie, coupant certains îlots en deux et amputant d'autres îlots de leur tête. L'usage d'ateliers de voirie provinciale était déjà établi, à l'ouest de la rue Meilleur, avant que le boulevard ne soit prolongé jusqu'à la voie du Canadien Pacifique et au-delà. Les cartes historiques suivantes nous permettent de se représenter la formation progressive de la trame.

A) Développement jusqu'en 1907

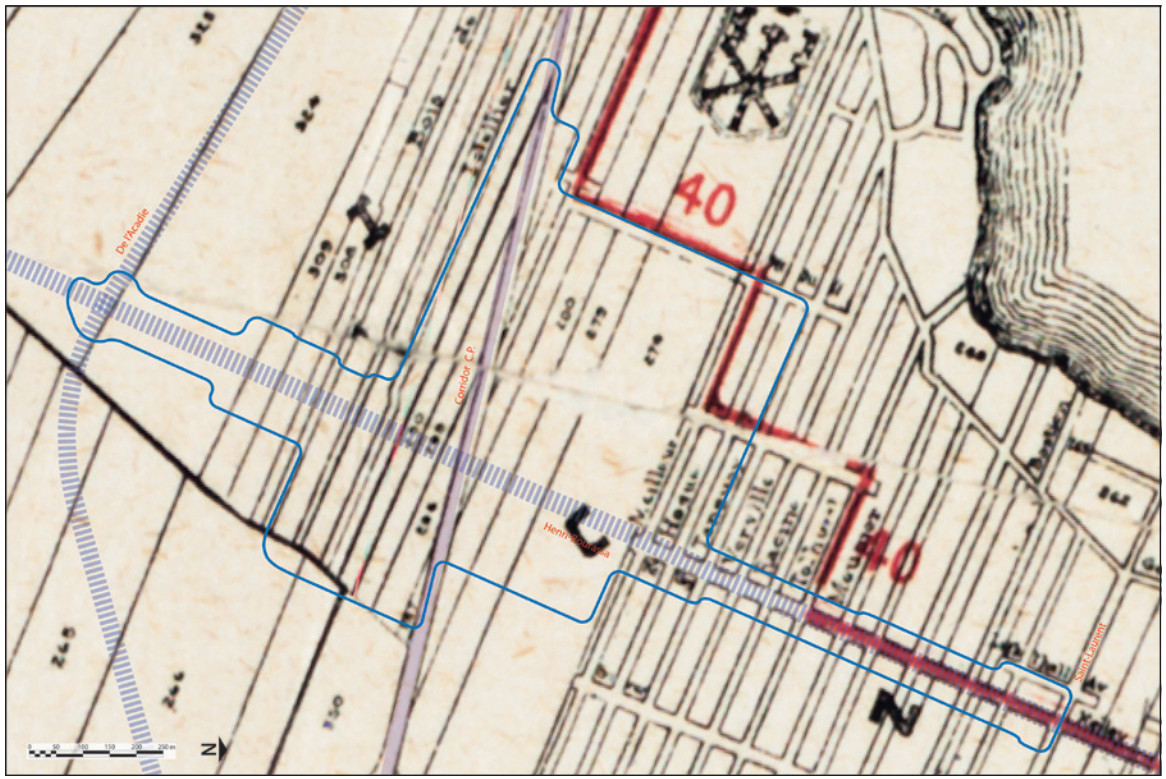
En 1907, le lotissement est établi à l'extrémité est du secteur du PPU, sur la rue Saint-Laurent et sur la rue Clark. Le tracé aujourd'hui incongru de la petite rue Lighthall date de cette époque. À l'ouest du secteur du PPU, le lotissement est établi sur la rue Poincaré (alors Bleury), jusqu'à la voie ferrée, sur les rues Hamon (alors Columbia Avenue) et Saint-Réal (alors Anne Street) et sur l'Avenue Bois-de-Boulogne. L'angle entre la voie ferrée et ces rues crée déjà des terrains angulaires difficiles à construire. Au centre du secteur, la rue Tanguay actuelle est précédée du lotissement d'une Avenue Norwood, bordé par de très grands terrains (200' x 450'), associée étroitement aux premières demeures de la petite rue Norwood actuelle, de l'autre côté du boulevard Gouin. Les terres situées entre la rue Poincaré et cette rue Norwood appartiennent à la Couronne. Le gouvernement les a achetées en 1891 pour y construire une prison. Un ruisseau, dont l'embouchure sur la rivière des Prairies passait entre les rues Meunier et Tolhurst, traversait le secteur en diagonale, passant devant l'entrée de l'actuelle prison Tanguay, au travers des terrains du MTQ et du côté ouest du terrain de Loblaws, pour remonter jusqu'à la côte de la Visitation, approximativement autour du Marché Jean-Talon, puis à sa source sur le Mont-Royal, en traversant Outremont.



Plan 2.7 : Territoire en 1907

Atlas of the island and city of Montreal and Ile Bizard, de A.R. Pinsonneault, 1907

(Superposition des boulevards Henri-Bourassa et de l'Acadie en tirets violets, de l'emprise du CP en mauve, des noms de rue actuels en rouge et des limites du secteur en ligne bleue)



Plan 2.8 : Territoire en 1927

Map of city of Montreal and suburbs, de E.P.J.. Courval, 1927

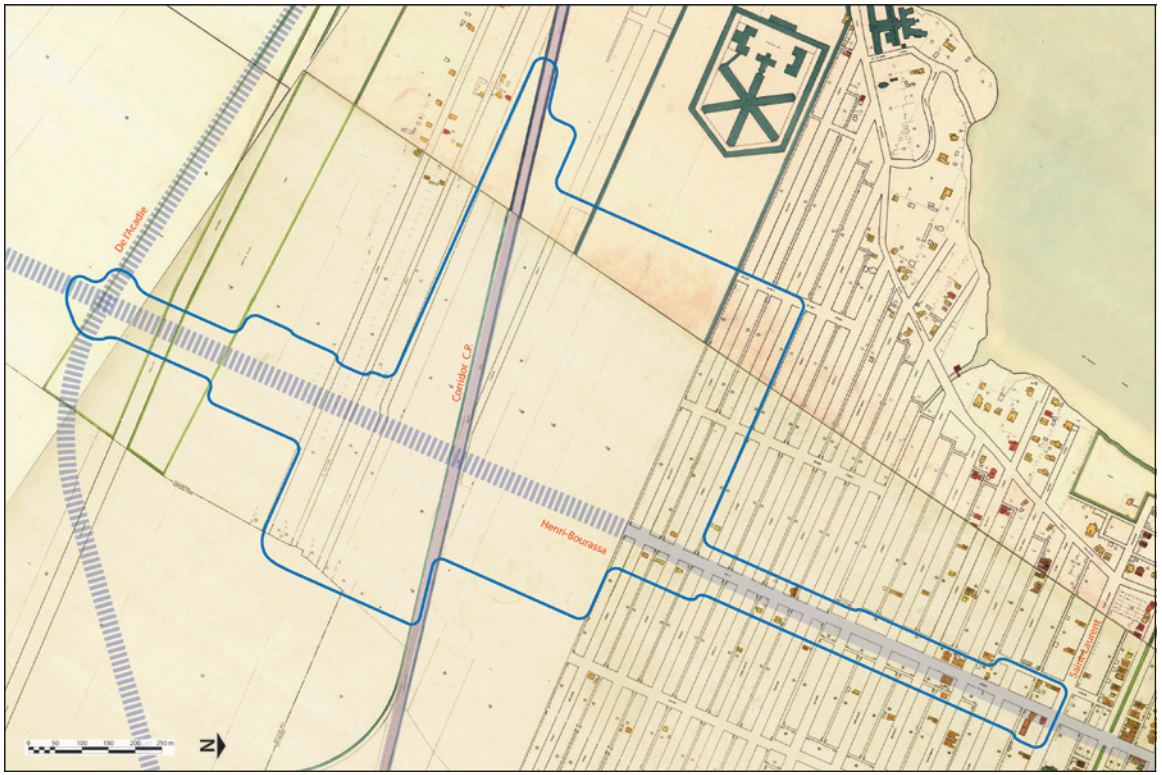
(Superposition des boulevards Henri-Bourassa et de l'Acadie en tirets violets, de l'emprise du CP en mauve, des noms de rue actuels en rouge et des limites du secteur en ligne bleue)

B) Développement entre 1907 et 1927

En 1927, la trame est complètement lotie de Saint-Laurent jusqu'à la rue Meilleur actuelle, par une trame d'îlots et par des lots de 25 pieds sur ± 85 pieds. Ces lots sont dimensionnés et sont desservis par des ruelles afin d'accueillir les bâtiments en rangée. Ainsi, le nouveau lotissement de la rue Tanguay ainsi que ceux des rues Hogue, Meilleur, Verville et Jeanne-Mance remplacent le premier lotissement de la rue Norwood. D'autres lotissements complètent la trame lotie jusqu'à Clark. Une partie des îlots, entre Meunier et Saint-Laurent, comportent des têtes d'îlots et une autre partie, à l'ouest de Meunier, n'en a pas. Par ailleurs, la prison de Bordeaux, construite en 1912, consacre le large intervalle spatial entre la trame résidentielle qui se forme dans Ahuntsic et celle qui se forme dans Bordeaux.

C) Développement entre 1927 et 1949

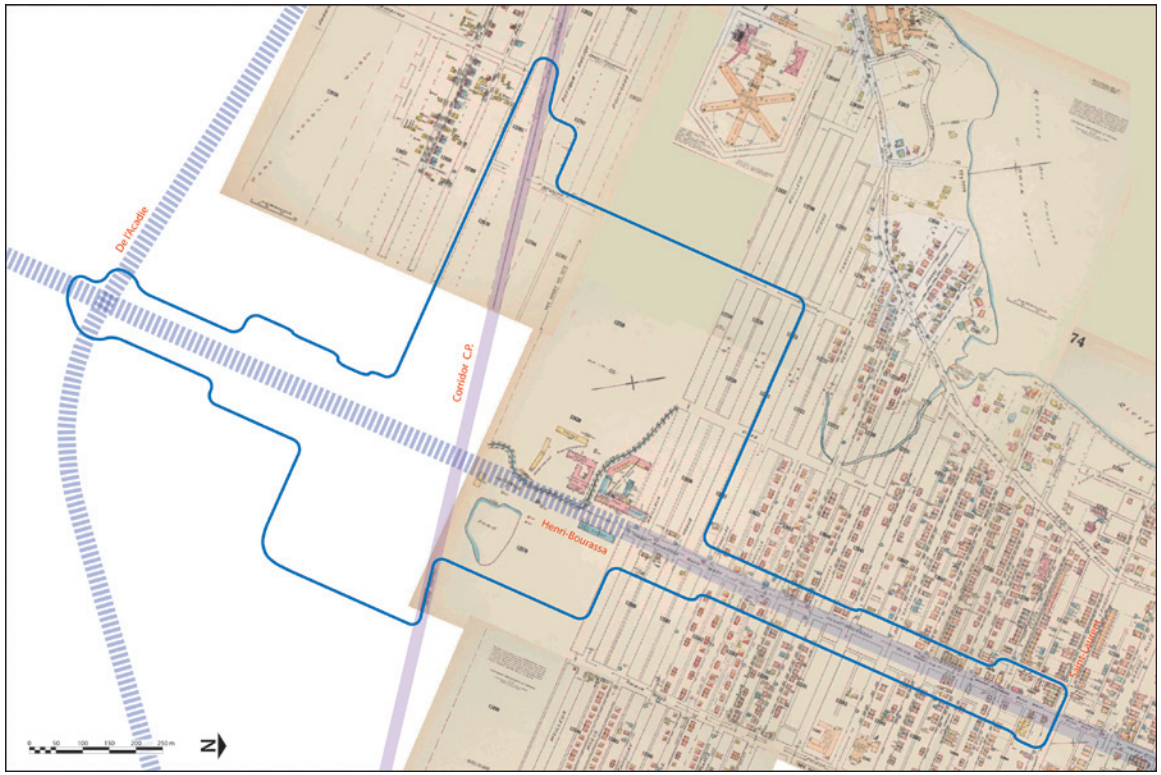
En 1949, quelques rares maisons et duplex sont construits ici et là, mais la trame lotie entre la rue Meilleur et le boulevard Saint-Laurent est encore à peu près vide. Comme le montre une photo aérienne de 1949, en page 18, le « boulevard » Henri-Bourassa, alors Kelly Street, et certaines rues nord-sud sont ouvertes et pavées, mais toutes les emprises ne le sont pas. La rue Kelly Street ne fait que 66 pieds de large, tout comme les rues Prieur et Fleury. On voit cependant cette emprise percer dans les îlots précédemment établis entre Saint-Laurent et Clark, pour laisser une petite Avenue Lighthall orpheline. Le « boulevard » ne va pas plus loin vers l'ouest que la rue Meilleur, et aucune rue est-ouest n'y correspond de l'autre côté de la voie du CP. Par ailleurs, le développement de la ville de Bordeaux commence à s'étirer de manière éparse le long de l'avenue Bois-de-Boulogne, mais il ne dépasse guère le niveau de McDuff.



Plan 2.9 : Territoire en 1949

Plans d'utilisation du sol de la ville de Montréal, du Service d'urbanisme de Montréal, 1949

(Superposition des boulevards Henri-Bourassa et de l'Acadie en tirets violets, de l'emprise d'Henri-Bourassa à l'est de la prison en ligne violet transparente, de l'emprise du CP en mauve, des noms de rue actuels en rouge et des limites du secteur en ligne bleue)



Plan 2.10 : Territoire en 1954

Insurance plan of the city of Montreal, volume 12, de Underwriters' Survey Bureau, 1954

(Superposition des boulevards Henri-Bourassa et de l'Acadie en tirets violets, de l'emprise d'Henri-Bourassa à l'est de la prison en ligne violet transparente, de l'emprise du CP en mauve, des noms de rue actuels en rouge et des limites du secteur en ligne pleine bleue)

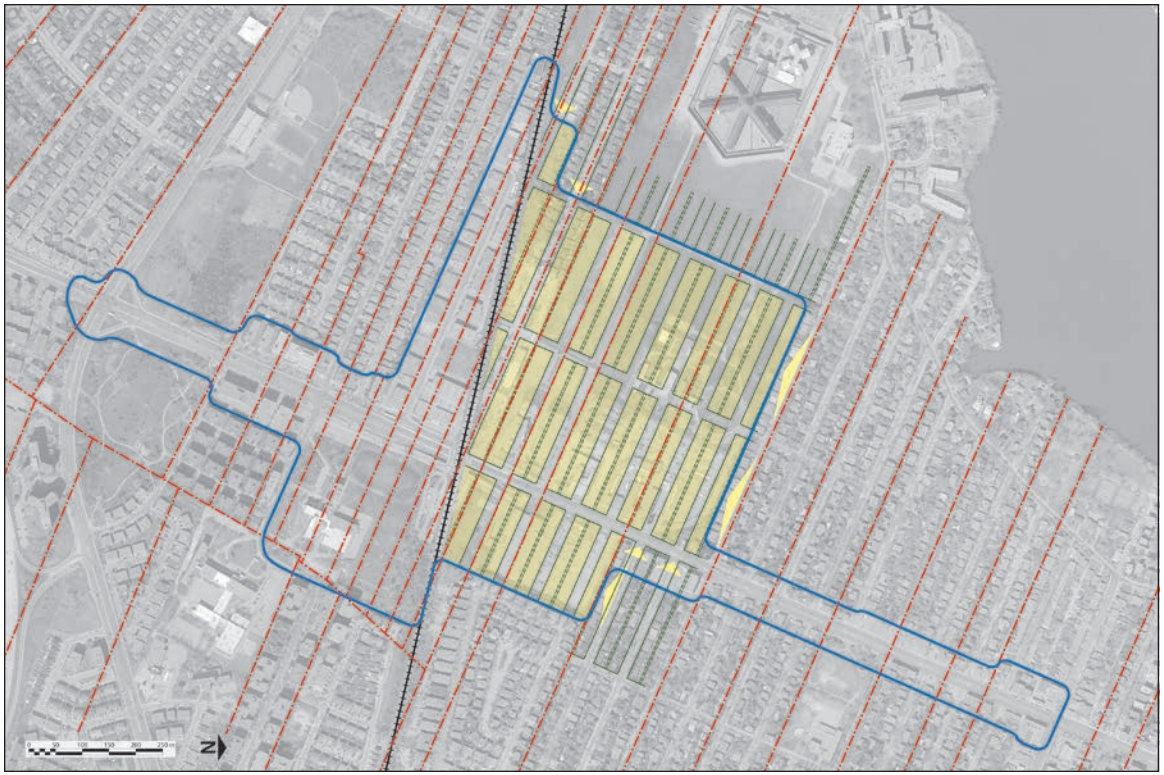
D) Développement entre 1949 et 1954

En 1954, le développement se rend depuis l'est jusqu'à la rue Tanguay. Les lots existants sont trop étroits pour les duplex jumelés à plan carré qui se construisent majoritairement à cette époque dans le quartier. Pour s'adapter, chaque bâtiment devra alors réunir deux lots formant 50' sur 85', sans pour autant disposer d'une cour arrière très profonde en comparaison des standards actuels pour des terrains de banlieue résidentielle. Le boulevard Henri-Bourassa n'est pas encore élargi et ne dépasse pas encore la rue Meilleur. À l'ouest de Meilleur, des garages et des ateliers d'entretien de véhicules du gouvernement du Québec en occupent l'extrémité. L'élargissement subséquent, de 66 à 120 pieds, s'est fait généralement du côté sud du boulevard, en démolissant une dizaine de bâtiments résidentiels entre Saint-Laurent et Tanguay et en éliminant les têtes d'îlots orientés sur le boulevard du côté sud.

E) Développement entre 1954 et aujourd'hui

L'élargissement et l'extension du boulevard Henri-Bourassa, après 1954, se sont faits en bonne partie dans un quartier déjà constitué, pour ce qui concerne le secteur entre Saint-Laurent et Tanguay. Le boulevard traverse ensuite les anciennes terres de la Couronne, entre Meilleur et Poincaré, et rejoint un autre quartier qui va se former au sud de l'ancienne ville de Bordeaux, de l'autre côté de la voie ferrée. Ainsi se forment à l'origine trois parties du boulevard, de caractère nettement différent, entre les boulevards Saint-Laurent et de l'Acadie.

S'il n'avait été des terres de la Couronne et de la prison de Bordeaux, le quartier se serait probablement prolongé dans une trame identique jusqu'à la voie ferrée, et les cadres bâtis des deux quartiers auraient peut-être été plus homogènes. On peut se figurer le lotissement qui aurait probablement été réalisé, tenant compte de la subdivision des lots agricoles d'origine. Il est ici représenté de manière fictive, sous forme d'îlots typiques formant une grille orthogonale régulière, pour l'ensemble du secteur central du PPU. L'extension vers le nord s'interrompt à la présence du bâtiment patrimonial de la prison de Bordeaux, et l'extension vers le sud est arrêtée par la boucle fermée de Place Fleury.



Plan 2.11 : Extension fictive de la trame d'îlot du début du 20ième siècle

(Lots agricoles d'origine en rouge, trame de rues et ruelles prolongées en vert, trame d'îlots fictifs en jaune)

3. Contexte réglementaire



Le Programme particulier d'urbanisme pour le secteur Henri-Bourassa Ouest tient compte des orientations et objectifs d'aménagement contenus dans le Plan métropolitain d'aménagement et de développement 2011 (PMAD), dans le Plan d'urbanisme de Montréal et dans l'ensemble des politiques de la Ville de Montréal et de l'arrondissement d'Ahuntsic.

3.1) Plan métropolitain d'aménagement et de développement

Un objectif important du Plan métropolitain d'aménagement et de développement de Montréal (PMAD), à son volet Milieux de vie durables, est d' « Orienter 40 % de la croissance des ménages aux points d'accès du réseau de transport en commun métropolitain structurant ». Pour une quarantaine de secteurs désignés situés autour de points d'accès majeurs à un « axe de transport structurant » (stations de métro, de gares de train de banlieue ou autres), les nouveaux développements résidentiels doivent atteindre une certaine densité et devraient être conçus d'après les principes des « Transit Oriented Development » (TOD). L'objectif est cohérent avec deux autres orientations du Plan, en ce qu'il vise à favoriser le transport en commun et à limiter l'étalement urbain.

Cette exigence se traduit quantitativement par une densité minimale de logements par hectare brut à atteindre dans un périmètre donné autour du point d'accès au réseau de transport. Dans le cas du secteur de la gare Bois-de-Boulogne, la densité à atteindre est de 80 logements par hectare brut, en moyenne, sur l'ensemble des terrains vacants ou à redévelopper dans un rayon d'un kilomètre autour de la gare Bois-de-Boulogne. Les paramètres du Plan d'urbanisme doivent conséquemment garantir une densité au moins aussi élevée, et les orientations et objectifs du présent PPU doivent aussi aller dans ce sens.

3.2) Plan d'urbanisme

Le présent PPU s'inscrit à l'intérieur des orientations, objectifs et actions du Plan d'urbanisme de Montréal. Plusieurs actions s'appliquent au présent secteur, dont certaines sont à mentionner :

- Action 2.2 : Soutenir le changement de vocation, à des fins résidentielles, de secteurs et de bâtiments actuellement occupés à des fins autres que l'habitation.
- Action 3.2 : Soutenir une urbanisation favorisant l'utilisation de transport collectif.
- Action 11.5 : Préserver les spécificités de la trame urbaine Montréalaise.
- Action 13.2 : Aménager le domaine public de manière à valoriser les déplacements piétonniers.
- Action 15.2 : Protéger les bâtiments d'intérêt patrimonial.
- Action 19.3 : Réhabiliter en priorité les sites contaminés aux abords de certaines stations de métro et gares, ainsi que dans les secteurs à transformer.

L'action 3.2 du Plan préconise l'intensification et la densification des activités aux abords de la gare Bois-de-Boulogne.

Le présent PPU se trouve à modifier les cartes d'Affectation du sol, de Densité de construction, des Parcs et espaces verts et du Patrimoine bâti du Plan d'urbanisme pour le secteur visé. Toutefois ces changements tiennent compte des grandes orientations et objectifs du Plan d'urbanisme et du PMAD. Ainsi, les densités minimales et maximales prévues aux paramètres du Plan d'urbanisme, pour le secteur 01-T5, entre 2 et 4, avant l'adoption du présent PPU, sont modifiées à la baisse, mais sans compromettre l'action 3.2 du Plan.

3.3) Politiques de la Ville applicables au secteur

La Politique de la famille de Montréal

La Politique de la famille de Montréal vise, par diverses mesures, à retenir les jeunes familles sur l'île de Montréal. Elle encourage entre autres la réalisation de grands logements abordables. Le développement du secteur central offre une opportunité en ce sens, saisie dans la réalisation de ce PPU.

Le Plan d'action famille Ahuntsic-Cartierville

Un certain nombre d'objectifs du Plan d'action famille d'Ahuntsic-Cartierville 2005 sont pertinents au présent secteur, soit :

- de « Sensibiliser les promoteurs immobiliers privés afin d'accroître les opportunités pour les familles »;
- de « Favoriser le transport en commun et le transport actif ».

Ces objectifs sont inclus de manière explicite ou implicite dans la formulation des orientations et objectifs d'aménagement du secteur.

La Stratégie d'inclusion de logements abordables de la Ville de Montréal

La Stratégie d'inclusion des logements abordables de la Ville de Montréal fixe deux cibles :

- que 15 % des nouvelles unités d'habitation construites sur le territoire de Montréal soient des logements sociaux et communautaires;
- qu'une autre proportion de 15 % des nouvelles habitations soit constituée de logements abordables d'initiative privée.

Les cibles devraient se concrétiser par un ensemble d'actions, parmi lesquelles : de mettre à contribution les terrains municipaux, de susciter l'adhésion des grands propriétaires fonciers publics et d'exploiter les outils règlementaires tels les Programmes particuliers d'urbanisme. Le secteur du PPU se prête donc à l'application de ces actions.

Le Plan de transport de la Ville de Montréal

Le Plan de transport de Montréal doit être pris en compte dans la planification du secteur. Préserver le rôle artériel du boulevard Henri-Bourassa en accord avec ce plan va de soi. Le Plan de transport identifie la gare Bois-de-Boulogne comme un point de transport en commun qui pourrait dans l'avenir desservir un usage plus large et plus intense. L'accessibilité de la gare doit à cet effet être prise en compte. Les orientations et objectifs d'aménagement du PPU doivent aussi considérer la réalisation prochaine de la « route verte » projetée au Plan de transport. Les possibilités d'y accéder depuis Henri-Bourassa et la façon dont elle pourrait se raccorder aux voies cyclables existantes sont à inscrire dans le PPU.

Le Plan de développement durable de la collectivité montréalaise 2010-2015

Le Plan de développement durable de la collectivité montréalaise propose un ensemble d'actions visant à assurer la qualité des milieux de vie résidentiels. Ces actions sont de soutenir le développement résidentiel abordable, sain et écologique, de réaliser des quartiers durables (économiquement efficaces, socialement équitables, écologiquement soutenables), d'apaiser la circulation, de réduire les îlots de chaleur et de valoriser Montréal comme milieu de vie familial.

Le Plan d'action de développement durable 2010-2015, Arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville

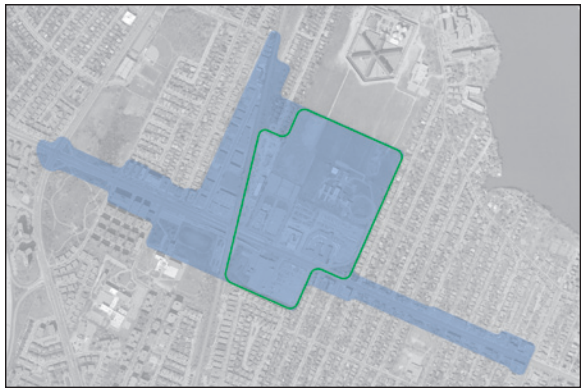
L'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville possède également son Plan d'action de développement durable pour 2010-2015, lequel propose une démarche d'intégration de principes de développement durable dans la gestion de l'arrondissement. Le plan de développement durable vise entre autres à créer une vie de quartier attrayante et viable pour les familles, les enfants et les personnes âgées par une action (C1.2) consistant à : « Identifier une zone pouvant devenir un « quartier vert » . »

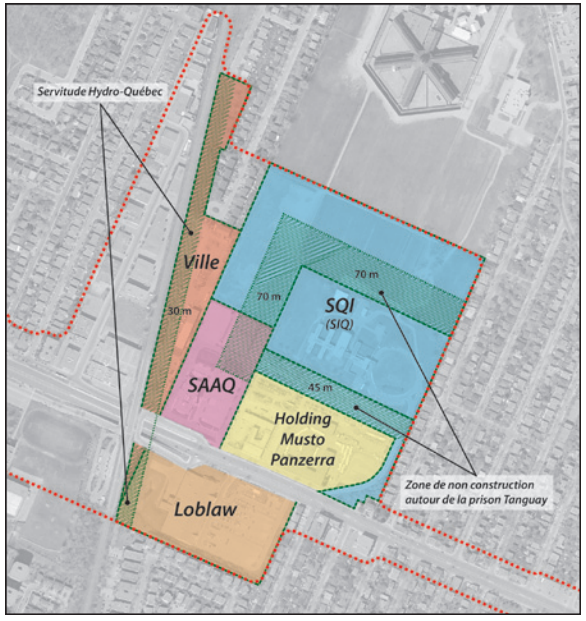
4. Problématique et grands enjeux spatiaux du secteur



La planification du secteur du PPU comporte quatre grands enjeux spatiaux, spécifiques à ce territoire et relativement distincts l'un de l'autre. Ces enjeux sont argumentés ci-après, en développant la problématique de chacun des espaces auxquels ils correspondent.

1er Enjeu : Disponibilité éventuelle de terrains dans le secteur central





Plan 4.1 : Propriétés foncières dans le secteur central du PPU

Le secteur central du PPU comprend un ensemble de grands terrains qui sont considérés, pour les fins de ce PPU, comme des terrains à redévelopper à court, moyen ou long termes. Le tableau suivant donne les superficies et les proportions dans l'ensemble. La disponibilité éventuelle de ces vastes terrains permet de répondre à plusieurs enjeux et orientations d'aménagement, tels que les plans et politiques énoncés au chapitre précédent les posent. Pour l'ensemble des terrains constructibles, l'exigence de densité (80 log./hect.) du PMAD représente autour de 2 150 logements plus 10 000 m^2 en commerces.

Certains de ces terrains sont immédiatement disponibles. Les terrains des anciens ateliers du MTQ (Holding Musto-Panzerra), ainsi qu'une partie du terrain de Loblaw sont immédiatement développables, les propriétaires ayant manifesté une intention en ce sens. Le terrain occupé actuellement par une cour de voirie de l'arrondissement sera disponible à moyen terme, lors d'un regroupement des services sur la rue Louvain. Une partie des terrains appartenant à la Société québécoise d'investissement (SQI), à l'ouest de l'établissement Tanguay mais hors de la zone de protection de la prison, pourraient éventuellement s'y rattacher.

Par contre, les terrains disponibles immédiatement ou à court terme se trouvent à être séparés par le centre de service de la Société d'assurance automobile du Québec (SAAQ) et par l'établissement Tanguay, dont on ne peut prévoir les termes d'utilisation. Il est à noter à ce propos que l'établissement de détention Tanguay se trouve à être localisé, par similitude d'usage, à l'intérieur de la même grande propriété à caractère institutionnel que l'établissement de Bordeaux, mais qu'aucune étude de caractérisation patrimoniale ne permet en ce moment d'établir la valeur patrimoniale des bâtiments de Tanguay.

Tableau 4.1 :Superficies des propriétés foncières dans le secteur central

	superficie des terrains		superficie constructible	
	(m2)	%	(m2)	%
Société québécoise d'investissement (SQI)	150 200	50,1%	150 200	53,7%
Compagnie Loblaw	46 493	15,5%	43 465	15,5%
Holding Musto-Panzerra	40 862	13,6%	40 862	14,6%
Société d'assurance automobile du Québec (SAAQ)	30 296	10,1%	30 296	10,8%
Ville de Montréal	31 717	10,6%	14 896	5,3%
TOTAL	299 568	100,0%	279 719	100,0%

À même les terrains appartenant à la Ville et à Loblaw, la servitude de passage de la ligne de haute tension d'Hydro-Québec, de 30 mètres (100') de large tout le long de l'emprise ferroviaire du CP, rend une partie des terrains non constructibles. Il s'agit pour la Ville de Montréal d'environ 16 400 m^2, soit la moitié de ses terrains.

Les possibilités de relation directe avec la trame existante, pour les terrains disponibles à court et moyen termes, sont donc limitées. Leur développement restera relativement enclavé tant que l'un ou l'autre des deux usages gouvernementaux, de la prison ou de la SAAQ, ne sera pas déplacé. Planifier un développement cohérent à court ou moyen terme pose donc un défi. Pour autant, une vision cohérente du développement à long terme est nécessaire afin que les premiers tracés de rue, d'îlots résidentiels et de parcs ne compromettent pas la bonne organisation de la trame future.

Outre la disponibilité ou non-disponibilité des terrains, le secteur central comporte des potentiels et des contraintes à souligner. Un premier potentiel est que le secteur est bien desservi par le transport en commun, ce qui offre le potentiel d'un développement assez dense. Cependant une contrainte se pose. Les quartiers environnants sont en général de faible densité. La poursuite de la trame du quartier Ahuntsic vers l'ouest ne peut se faire avec la même densité d'occupation qu'auparavant mais, afin de ne pas heurter le cadre de vie des rues résidentielles environnantes par de trop grandes différences de gabarits, elle ne devrait pas non plus en différer trop radicalement.

Une autre contrainte est la présence des établissements de Bordeaux et Tanguay qui, sans être totalement incompatibles, ne sont pas particulièrement favorables à un développement résidentiel limitrophe en raison de l'aspect rébarbatif des prisons, des zones de protection dénudées à leur pourtour et du fort éclairage qu'elles exigent. En contrepartie, le dôme de style Beaux-Arts de la prison de Bordeaux est une importante figure architecturale patrimoniale, dont le potentiel en tant que point de repère d'intérêt est à mettre en valeur dans la trame du quartier.

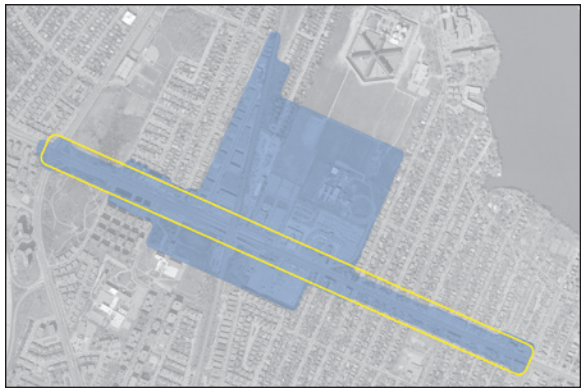
Une dernière contrainte est la présence de la voie ferrée du CP doublé de la ligne d'Hydro-Québec. Celles-ci créent des nuisances à un usage résidentiel limitrophe en raison du bruit des trains et de l'aspect visuel des corridors et lignes hydroélectriques. La servitude d'Hydro-Québec, à défaut de pouvoir y construire, offre par contre une opportunité d'aménager un parc linéaire joignant Henri-Bourassa à Gouin. De plus, la véloroute «Route verte», doit prochainement emprunter cette servitude, à partir de l'Île de Laval jusqu'à Henri-Bourassa dans un premier temps, puis se prolonger vers le sud et rejoindre le tronçon déjà réalisé dans l'arrondissement du Plateau Mont-Royal à plus long terme.







2e Enjeu : Caractère de l'espace public du boulevard







Contrairement à de grands boulevards et grandes rues résidentielles tracés antérieurement à Montréal, tels la rue Sherbrooke, la rue Saint-Denis ou le boulevard Saint-Joseph, le boulevard Henri-Bourassa n'a pas été conçu comme espace public faisant partie d'un quartier, mais plutôt, suivant les préoccupations des années 1950-60, comme grande artère de circulation automobile est-ouest au nord de l'île. Plusieurs conséquences en découlent.

D'abord, le lotissement d'origine qui longe le boulevard ne s'adresse pas à celui-ci, sauf pour certains îlots entre la rue Meunier et la rue Saint-Urbain. La percée et l'élargissement de l'emprise n'ont pas été accompagnés d'un remembrement des terrains, permettant de construire en front du boulevard, contrairement à ce qui s'est passé par exemple pour le boulevard Saint-Joseph. Bien que quelques lots aient été réorientés vers le boulevard grâce à des remembrements de terrain, plusieurs terrains, orientés en sens contraire ou réduits lors de l'élargissement, restent encore de faible profondeur. De lots variés en taille et en orientation il résulte un bâti assez hétérogène, tant par les types de bâtiments que par les implantations. La volumétrie du cadre bâti, de faible gabarit en moyenne, n'a pas non plus de caractère commun, ni par la hauteur, ni par la largeur des façades.

À cette première conséquence de la percée du boulevard s'en ajoute une autre plus évidente. L'aménagement de l'emprise n'a pas été conçu pour créer un lieu public invitant pour les piétons. Les trottoirs sont très étroits, offrant très peu de latitude de mouvement et donc d'aisance. De plus, l'espace entre les façades des bâtiments de part et d'autre est très ouvert. Sauf du côté ouest de la voie du CP, aucune plantation d'arbre ne subdivise et ne couvre le large corridor, afin de le ramener à une échelle confortable pour les piétons. De ce fait, il est également exposé aux îlots de chaleur et à l'engouffrement des vents dominants venant du nord-ouest. Bien que situé en plein cœur d'un quartier résidentiel, le boulevard répond en fait à tous les critères énoncés au Plan d'urbanisme de Montréal pour caractériser les secteurs qui ne valorisent pas les déplacements piétonniers : absence de mobilier et de végétation, trottoirs de largeur insuffisante, chaussée de largeur excessive et parcours piétonniers traversant des espaces conçus pour l'automobile.

La troisième conséquence de la percée du boulevard est que le piéton doit s'adapter à un fonctionnement artériel qui n'est pas au rythme de déplacement avec lequel il peut être à l'aise. Les déplacements d'un piéton sont très contraints par l'attention qu'il doit porter à sa sécurité en allant d'un point à un autre. La difficulté la plus importante, réelle ou perçue, est la traversée du boulevard. La largeur de la chaussée et le court temps accordé aux piétons pour la franchir sont vus comme un obstacle majeur. La traversée de certaines rues locales qui ne disposent pas de feux de circulation pose également problème, car les véhicules, pressés par la vitesse de circulation sur Henri-Bourassa, tournent rapidement.



Parc Saint-André-Apôtre

Deux carrefours posent des problèmes particuliers : le carrefour Henri-Bourassa/L'Acadie, en raison de l'importance de la circulation sur les deux artères et de la présence de bretelles, et le carrefour Henri-Bourassa/Bois-de-Boulogne, en raison des complications que cause la présence des contre-allées et en raison du volume de piétons et d'autos lors des entrées et sorties du collège.

Sur le plan des usages limitrophes, la vocation du boulevard comme ensemble urbain bâti n'est pas consistante. Bien qu'il y ait plusieurs commerces au rez-de-chaussée des bâtiments, la vitalité commerciale est relativement faible et il n'y a pas actuellement de tendance au développement commercial. L'usage de bureaux, existant, n'est pas non plus très répandu. Plusieurs bâtiments ont uniquement un usage résidentiel, mais il n'y a pas de type résidentiel caractéristique. Tantôt il s'agit d'une maison unifamiliale orientée vers une rue locale, tantôt d'un duplex ou quadruplex tourné dans un sens ou un autre, tantôt d'un immeuble multifamilial orienté vers le boulevard. La seule portion un peu plus homogène du boulevard est celle qui est située à l'ouest de la voie du CP.

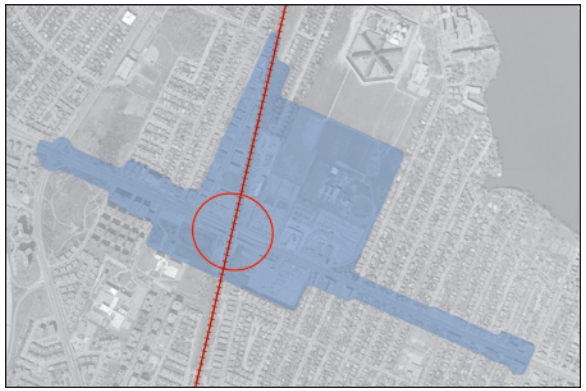
D'autre part, le rapport entre les parcs qui bordent le boulevard et ce dernier est minimal, de même que celui entre le campus du Collège Bois-de-Boulogne et le boulevard. Le parc Marcelin-Wilson est contigu de part et d'autre du boulevard sans être conçu pour donner forme au boulevard. Le parc Saint-André-Apôtre ne permet pas au passant de s'arrêter et de s'assoir en bordure du boulevard. Le collège Bois-de-Boulogne s'adresse essentiellement à l'avenue Bois-de-Boulogne tout en longeant un segment du boulevard qui manque singulièrement et paradoxalement d'attrait.

Chacun des trois segments du boulevard possède enfin des contraintes et un potentiel d'aménagement qui lui est propre, auxquels des solutions spécifiques doivent s'adapter.





3e Enjeu : Discontinuité urbaine le long de la voie ferrée







Ahuntsic et Bordeaux étaient originalement deux villes distinctes, séparées par un kilomètre de champs. Avec l'extension des zones urbanisées de part et d'autre, la voie ferrée devient une frontière qui empêche le tissu urbain de s'assembler. Les raccordements qui se font au boulevard Gouin et à la rue De-Salaberry, ne parviennent que partiellement à joindre les deux entités, en raison de la présence de la Prison de Bordeaux. Au sud d'Henri-Bourassa, les secteurs commerciaux et industriels, ainsi que la configuration de la trame résidentielle qui borde les passages de la voie ferrée au niveau de Sauvé, permet encore moins de relier les quartiers résidentiels de part et d'autre.

Dans la mesure où la trame résidentielle existante entre Gouin, Saint-Laurent, Henri-Bourassa et Tanguay se poursuivrait vers l'ouest, sous une forme ou une autre, jusqu'à rejoindre l'enclave des rues Poincaré et Zotique-Racicot, le boulevard Henri-Bourassa redeviendrait un endroit qui pourrait offrir des possibilités de rapprochement entre des quartiers de part et d'autre.

Cependant, la communication par Henri-Bourassa n'est pas sans difficulté. Il y a deux obstacles à considérer. D'abord, la configuration du viaduc, sous la voie ferrée du CP, compromet la continuité d'un espace public approprié aux piétons, car la voie ferrée n'est pas surélevée. Ensuite, les usages de part et d'autre de la voie ferrée, en ce moment, ont peu de relation fonctionnelle invitant les piétons à traverser.

En ce qui concerne le premier obstacle, la pente du boulevard qui permet de passer sous le viaduc, très longue des deux côtés, et la faible largeur des trottoirs surélevés ne rendent pas le trajet des plus agréables, des plus sécuritaires et des plus animés pour les piétons. Le passage actuel sous le viaduc n'accommode pas non plus les cyclistes, qui se trouvent à côtoyer un trafic automobile très rapide. L'installation récente de bollards a réduit ce facteur de risque, mais la solution est partielle, car elle ne touche qu'une portion du trajet sur Henri-Bourassa. Par ailleurs, les piétons qui veulent accéder à la gare Bois-de-Boulogne en provenance de l'est doivent faire une marche de 200 à 250 mètres en revenant sur leurs pas dans la boucle de retournement du viaduc. Il en sera semblablement de même pour les cyclistes en provenance de l'ouest, pour accéder à la « route verte » projetée.

En ce qui concerne le second obstacle, la plupart des usages et activités qui bordent le boulevard, dans le segment autour du viaduc (entrepôt industriel, bâtiment de la SAAQ, aires de chargement de magasin Loblaws, écocentre), sont de peu d'intérêt pour les piétons et sont peu susceptibles d'accroître la sécurité par une présence humaine constante.

4e Enjeu : Transformation du secteur industriel de la rue Hamon

Le petit secteur industriel de la rue Hamon est actuellement limité au zonage à un usage de commerce de gros et d'entreposage. Le chapitre d'arrondissement du Plan d'urbanisme, de son côté, définit le secteur comme étant propice à un développement résidentiel. Les divers ateliers, principalement liés à l'automobile, qui occupent plus de la moitié des terrains, s'y sont vraisemblablement installés dans les années 1960, alors que le zonage permettait ce genre d'usage.

Depuis lors, le développement d'une industrie de haute technologie dans le domaine médical, acquérant plusieurs terrains et immeubles, change progressivement l'aspect du secteur. Par ailleurs, la proximité de la voie ferrée du CP, à moins de 30 mètres, compromet un futur redéveloppement résidentiel du secteur, en raison de l'intention de la Ville de Montréal de règlementer les nouvelles constructions en bordure des voies ferrées. Plus de la moitié des terrains de cette zone ne pourraient être reconvertis à un usage résidentiel, et la zone devra demeurer en pratique commerciale ou industrielle. Dans une perspective à long terme, se pose donc la question du maintien d'un usage industriel et en ce cas de la nouvelle vocation industrielle, qui devra être choisie en considérant sa compatibilité avec l'usage résidentiel voisin.

En raison de la nature des usages industriels et de commerces lourds d'origine, ainsi que de la configuration des terrains, le secteur en question est en majeure partie sans architecture et sans aménagement paysager, ce qui joue négativement dans sa relation paysagère qu'il entretient avec le secteur résidentiel voisin.

Il faut ajouter à ces points que le secteur industriel, du fait de longer la voie ferrée, se présente à une des entrées de l'île de Montréal par voie ferrée et donne une image de l'arrondissement au voyageur qui emprunte ce trajet.



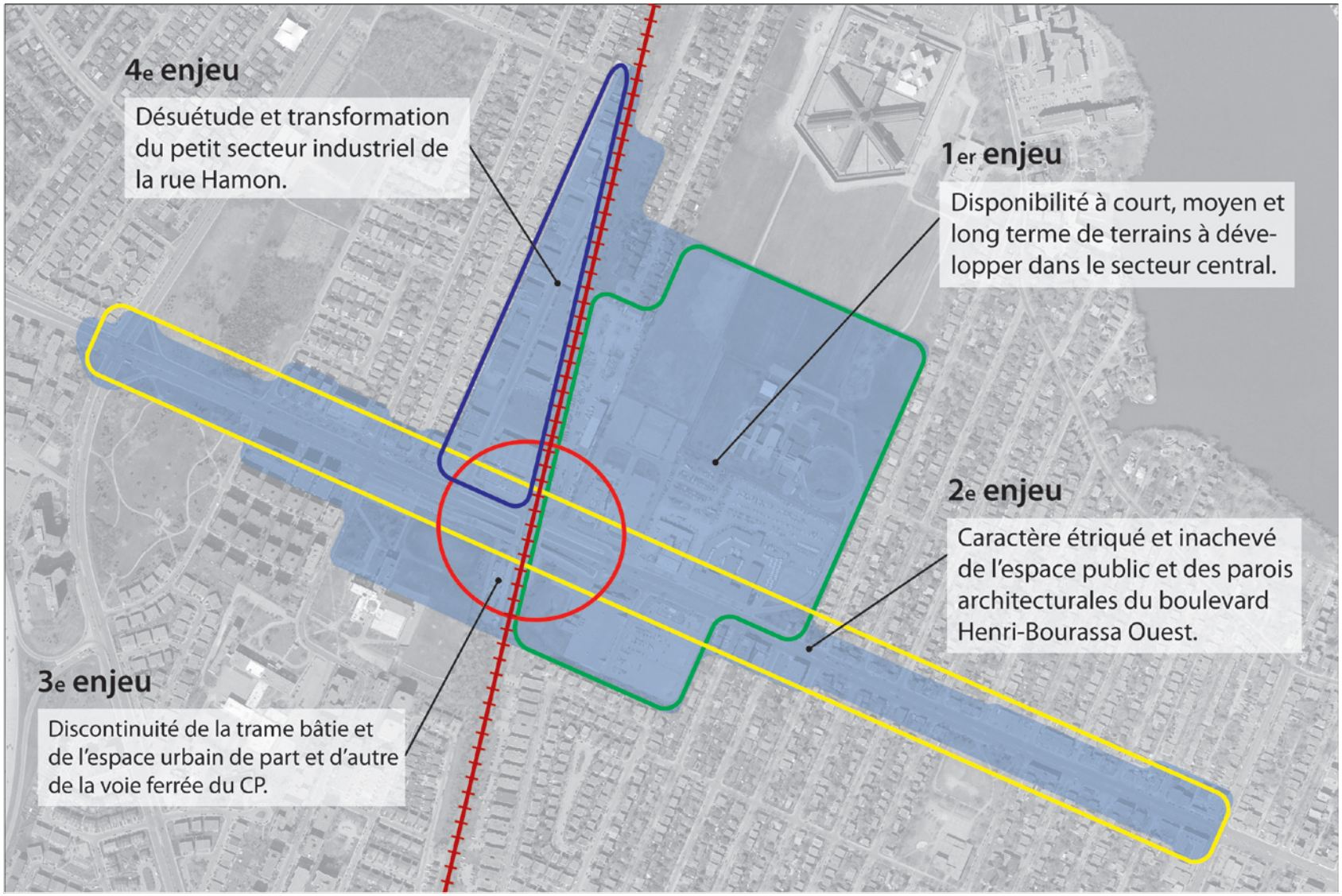




Résumé des enjeux spatiaux

Tableau 4.2 : Synthèse des quatre enjeux spatiaux, problématiques et aspects à considérer

	Enjeu spatial	Résumé de la problématique	Aspects à considérer
1	**Disponibilité à court, moyen et long termes de terrains à redévelopper dans le secteur central.**	Un ensemble des terrains, dans la partie centrale du secteur du PPU, devra se redévelopper et changer d'usage à plus ou moins long terme. La nouvelle affectation de ce territoire, la cohérence du nouvel ensemble, la relation au quartier existant et le phasage du développement selon la disponibilité des terrains sont en question.	• Nouveaux usages • Types de bâtiments et de logements • Tracé de la grille de rue • Formes et gabarits du cadre bâti • Organisation des parcs et espaces publics • Architecture • Aménagement des terrains • Services à la population du quartier • Réseaux piétonniers et cyclables • Développement durable
2	**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, accueillant aux piétons et possédant un caractère architectural et paysager digne d'intérêt.	• Usages le long du boulevard • Gabarit du cadre bâti et encadrement de l'espace public • Architecture des façades • Aménagement de l'espace public • Confort et sécurité des piétons et des cyclistes • Fonction artérielle du boulevard • Rôle d'axe de transport en commun
3	**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 et l'usage des terrains situés à l'arrière de la Prison de Bordeaux créent une discontinuité importante dans la trame résidentielle entre les quartiers d'Ahuntsic et de Bordeaux, ainsi qu'une rupture dans l'espace public, le long d'Henri-Bourassa.	• Continuité et discontinuité du cadre bâti • Traversée piétonnière de la voie ferrée • Traversée cycliste de la voie ferrée • Accès à la gare Bois-de-Boulogne • Complémentarité des usages de part et d'autre • Accès à la « route verte »
4	**Désuétude et transformation du petit secteur industriel de la rue Hamon.**	Le petit 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, et la majeure partie de ce secteur ne peut prendre un usage résidentiel en raison du voisinage immédiat de la voie ferrée.	• Nouveaux usages industriels ou autres • Architecture des façades et aménagement des terrains • Traitement des nuisances sonores et visuelles • Protection des risques ferroviaires • Développement durable



Plan 4.1 : Quatre grands enjeux spatiaux du PPU

5. Propositions ressortant des rencontres en atelier



Les propositions et préoccupations qui ont émergé des ateliers de réflexion ainsi que des divers mémoires déposés à l'Office de consultation publique de Montréal lors de l'étude du projet de redéveloppement des anciens terrains du MTQ sont nombreuses et diversifiées. Elles ont été synthétisées en faisant ressortir les points qui font généralement consensus ou sont très représentatifs des idées émises lors des rencontres.

La présentation de la problématique et le déroulement des ateliers, en mai 2013, ayant été divisés, pour des raisons pratiques, en cinq grandes thématiques, la synthèse présentée au tableau suivant est également organisée selon ces thématiques.

Tableau 5.1 : Synthèse des propositions ressortant des rencontres en atelier

	Propositions
Générales	• Développer le secteur en harmonie avec le milieu existant. • Réaliser un développement à l'échelle humaine. • Développer le secteur selon des principes de développement durable. • Ne pas considérer la gare Bois-de-Boulogne comme un pôle de densité.
Le boulevard Henri-Bourassa	• Rendre le boulevard plus attrayant, plus convivial et plus urbain. • Donner une identité et une signature propres au boulevard. • Favoriser l'usage commercial de proximité (viable). • Localiser les usages commerciaux au rez-de-chaussée des immeubles. • Limiter la hauteur à 4 étages. • Modifier le profil du boulevard en élargissant des trottoirs et en réduisant la largeur de la chaussée pour un meilleur partage entre les usagers. • Augmenter la végétation et mieux encadrer par la plantation d'arbres. • Planter des arbres au centre du boulevard. • Ajouter du mobilier urbain. • Tendre vers une harmonie architecturale.
La trame bâtie	• Favoriser le logement pour les familles. • Favoriser le logement pour les personnes âgées du quartier. • Inclure des logements abordables et des logements sociaux de qualité. • Diversifier les types d'habitat. • Limiter les hauteurs à 3 étages (hormis Henri-Bourassa). • Limiter la densité globale à 80 logements/hectare brut. • Dissocier la répartition des densités de la présence de la gare. • S'inspirer de la trame bâtie et du parcellaire existant dans la configuration de la nouvelle trame bâtie, et préférablement reproduire la trame traditionnelle du quartier. • Favoriser des typologies de logement qui permettent l'appropriation et l'entretien des terrains par les résidents.

	Propositions
Les déplacements	• Améliorer la sécurité des piétons le long du boulevard. • Faciliter et sécuriser la traversée du boulevard Henri-Bourassa pour les piétons. • Apaiser la circulation sur Henri-Bourassa (vitesse). • Dissuader la circulation de transit sur les rues locales. • Aménager des voies cyclables sur des rues secondaires sécuritaires. • Désenclaver le secteur en prolongeant la grille de rue actuelle. • Favoriser les modes de transports alternatifs à l'auto. • Considérer la gare Bois-de-Boulogne comme une gare de destination d'usage limité, non compétitive avec le métro. • Améliorer le transport en commun sur Henri-Bourassa, dont la fréquence de passage des autobus. • Développer une ligne de transport en commun est-ouest sur le boulevard.
La cohabitation des usages	• Trouver une solution à la problématique de l'interface entre les prisons et un possible milieu résidentiel par divers moyens (largeur de la zone de sécurité, hauteur des bâtiments voisins, usages des bâtiments voisins, écrans diminuant l'intensité de l'éclairage).
Les parcs et services	• Satisfaire à tous les besoins en service de la nouvelle population. • Ajouter des espaces verts. • Réaliser des parcs non enclavés, sécuritaires et desservant le quartier. • Prolonger le parc linéaire le long de la voie ferrée. • Implanter une nouvelle école primaire répondant aux besoins du développement. • Inclure des services communautaires. • Inclure des garderies. • Inclure des équipements sportifs. • Inclure des commerces d'appoint.

Parmi ces propositions, qui ne sont pas hiérarchisées selon leur importance, celles qui reflètent les préoccupations majeures ou priorités des citoyens sont celles qui ont trait à la densité du développement, aux hauteurs des bâtiments, au rapport du développement à la trame du quartier existant, à l'habitat pour les familles, à la circulation de transit sur les rues locales, à la sécurité piétonnière sur le boulevard Henri-Bourassa et au besoin d'une école dans le nouveau développement.

Beaucoup de ces propositions sont tout à fait en accord avec les principes que la Ville de Montréal met de l'avant dans la réalisation de quartiers durables, tels que définis dans son Plan de développement durable de la collectivité montréalaise 2010-2015.

L'ensemble des propositions témoigne que la consultation publique a favorisé l'éclosion d'une vision d'ensemble assez complète. Les ateliers ont permis de faire ressortir de manière constructive les attentes des citoyens à l'égard du développement prochain ou plus lointain de ce secteur. Sur cette base, il a été possible d'élaborer un programme complet d'aménagement, répondant autant que possible aux intentions et préoccupations fondamentales des citoyens, tout en respectant les contraintes imposées par le contexte réglementaire dans lequel s'inscrit nécessairement le PPU.

6. Grandes orientations d'aménagement



Les grandes orientations d'aménagement pour le secteur de planification couvert par le PPU répondent aux quatre grands enjeux de développement du secteur.

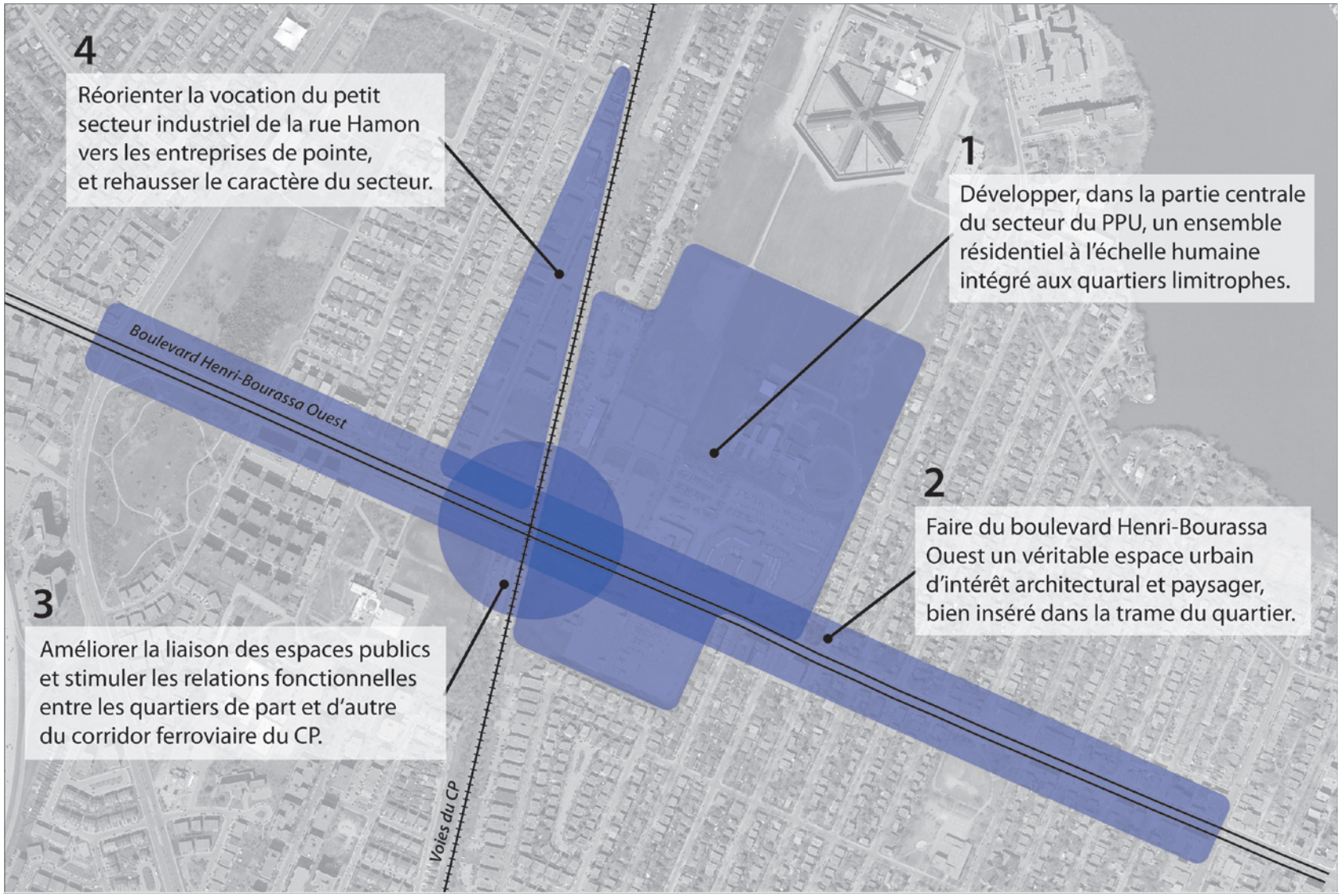
Tableau 6.1 : Correspondance des enjeux spatiaux aux grandes orientations

Enjeu spatial	Orientation
Disponibilité à court, moyen et long terme de terrains à redévelopper dans le secteur central.	**1** **Développer, dans la partie centrale du secteur du PPU, un ensemble résidentiel à l'échelle humaine intégré aux quartiers limitrophes.**
Caractère étriqué et inachevé de l'espace public et des parois architecturales du boulevard Henri-Bourassa Ouest.	**2** **Faire du boulevard Henri-Bourassa Ouest un véritable espace urbain d'intérêt architectural et paysager, bien inséré dans la trame du quartier.**
Discontinuité de la trame bâtie et de l'espace urbain de part et d'autre de la voie ferrée du CP.	**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.**
Désuétude et transformation du petit secteur industriel de la rue Hamon.	**4** **Réorienter la vocation et rehausser le caractère du petit secteur industriel de la rue Hamon, en favorisant les entreprises de pointe.**

Chacune de ces orientations d'aménagement est élaborée dans la section suivante sous forme d'un argumentaire, d'objectifs d'aménagement, d'actions détaillées et moyens d'action, ainsi que d'une représentation cartographique des actions détaillées.

Les deux premières orientations, qui supposent plusieurs aspects à prendre en compte, sont subdivisées en thématiques, afin de faciliter l'interprétation et l'application.

Des critères d'intervention applicables à la mise en œuvre de chaque action et les moyens ou instruments de mise en œuvre appropriés à chaque critère sont présentés à l'annexe 1, sous forme de tableaux,



Plan 6.1 : Les quatre grandes orientations du PPU

7. Objectifs, actions et moyens



7.1. SECTEUR CENTRAL

1re Orientation : Développer dans la partie centrale du secteur du PPU un ensemble résidentiel à l'échelle humaine, intégré aux quartiers limitrophes.

Le secteur central du PPU n'ayant pas de vocation franchement établie, qu'il suffirait de consolider, son affectation future est assez ouverte. Plusieurs usages seraient compatibles au contexte urbain. En pratique, dans la conjoncture actuelle, les possibilités sont cependant plus limitées.

En ce qui concerne un usage commercial, l'arrondissement mise plutôt sur le développement du secteur du Marché central, et pour ce qui est de l'implantation d'immeubles de bureaux, il cherche en priorité à parachever le développement du secteur Chabanel, qui possède à cette fin une grande quantité d'espaces de plancher disponibles.

Malgré que la localisation au centre de l'arrondissement, bordant une artère majeure et à proximité de la gare, ne soit pas dépourvue d'intérêt pour l'implantation éventuelle de nouveaux équipements institutionnels, l'espace est trop vaste pour n'être occupé que par cette catégorie d'usage, et une vocation essentiellement institutionnelle n'est pas non plus envisageable.

La vocation propice à la requalification de ce secteur dans la conjoncture actuelle est donc principalement résidentielle, sans pour autant exclure des composantes complémentaires, commerciales, de bureaux ou institutionnelles. Le PMAD exige une certaine densité dans ce secteur, compte tenu de la présence de la gare de train de banlieue Bois-de-Boulogne, qui pourrait dans l'avenir jouer un rôle plus important. Pour autant, le développement résidentiel visé doit s'intégrer à l'échelle et au caractère des quartiers voisins, dont il constituera une extension.

Une vision d'ensemble du nouveau développement doit être dessinée afin d'assurer la cohérence du nouvel ensemble urbain et son accord au contexte des quartiers environnants. Cette vision se traduit par une série d'objectifs d'aménagement étroitement associés, détaillés en plusieurs actions, qui porteront thématiquement sur les aspects suivants :

A) Les types de logements et les types de bâtiments

B) La grille de rues, la trame bâtie et les gabarits

C) Les espaces publics et le paysage urbain

D) L'implantation et l'architecture des bâtiments

E) Les services à la population du quartier

F) Les réseaux piétonnier et cyclable

G) Le développement durable

A) Types de logements et types de bâtiments

Argumentaire

La programmation des usages résidentiels pour le secteur central doit tenir compte des politiques de la Ville de Montréal à l'égard de la rétention des familles sur l'île et de l'inclusion de logements abordables dans les grands projets résidentiels. Elle répond par la même occasion aux attentes de la population telles qu'elles ressortent de la synthèse des propositions d'atelier.

Le quartier, composé essentiellement de maisons unifamiliales et de grands duplex, est originalement voué à l'établissement de familles, malgré le vieillissement actuel de sa population. La possibilité d'appliquer la politique de la Ville en termes de rétention des familles se présente donc en un contexte favorable du point de vue des types de logements en place dans le quartier environnant. Le nouveau développement résidentiel s'y prêterait de deux façons : premièrement par la possibilité de créer des logements pour les familles s'ajoutant à ceux existants, et deuxièmement par la possibilité d'offrir une solution de rechange locale de logement aux résidents qui ont déjà élevé leur famille, veulent demeurer dans ce quartier, mais seraient prêts à libérer les maisons unifamiliales et les grands duplex pour des logements plus adaptés à leurs besoins.

Sur un autre plan, selon les politiques de la Ville de Montréal en matière d'inclusion sociale, une certaine mixité sociale et générationnelle est souhaitable dans tout nouveau développement. Une place devrait être accordée aux personnes âgées vivant en résidence, aux gens plus vulnérables économiquement ainsi qu'à ceux ayant une mobilité réduite. L'ampleur du développement permet à la fois de présenter une offre prédominante en logements familiaux, ainsi qu'une offre raisonnable en logements pour personnes âgées, en logements sociaux, en logements abordables et en logements accessibles. La variété des types de bâtiments résidentiels, des types de logements et des types de tenures dans le nouveau développement devrait permettre de s'engager dans ce sens.

Objectif 1a

Programmer un développement résidentiel qui comprend une gamme variée d'habitations, s'adressant à l'éventail des besoins en logement de la population de l'arrondissement, dont principalement aux besoins en logement des familles.

Tableau 7.1

Actions détaillées		Moyens				
		Paramètres PU	Zonage	PIIA	Domaine public	Autre
1.1.	Encourager la variété des types de bâtiments et de logements		■	■		
1.2.	Privilégier le logement s'adressant aux familles.					■
1.3.	Prévoir une composante minimale en logement pour personnes âgées.					■
1.4.	Prévoir une composante minimale en logement social, conforme à la Stratégie municipale en matière d'habitation, comprenant du logement accessible aux personnes à mobilité réduite.					■
1.5.	Prévoir une composante minimale en logement abordable, conforme à la Stratégie municipale en matière d'habitation.					■

B) Grille de rues, trame bâtie et gabarits

Argumentaire

La requalification du secteur central ne peut se faire que par étapes espacées dans le temps, étant donné que les terrains ne seront pas disponibles simultanément ou l'un immédiatement à la suite de l'autre. Afin de garantir la cohérence du développement à long terme, le secteur central est malgré tout planifié dans son ensemble, en une trame suivie, assurant toutefois que les premiers terrains puissent se développer de façon relativement autonome.

En vue de favoriser l'intégration de cette nouvelle trame bâtie à la trame existante, le parti a été pris de poursuivre la grille de rue typique de Montréal. Le schéma de la nouvelle trame et de la nouvelle grille de rue est fondé sur l'extension logique de la grille de rue et d'îlots typique du secteur. Le plan hypothétique du lotissement présenté à la suite de l'analyse historique a servi de canevas.

Pour atteindre la densité moyenne minimale de 80 log./hect. exigée par le PMAD, équivalente à celle de triplex en rangs serrés, mais en offrant une variété de logements dont certains types s'adressent plus spécifiquement aux familles, une partie du secteur doit nécessairement être consacrée à des immeubles multifamiliaux. La hauteur de ces derniers ne doit cependant pas être hors d'échelle par rapport à celle des bâtiments existants.

À cet effet, le front bâti qui longe Henri-Bourassa est plus approprié à accueillir un nombre d'étages plus élevé et un gabarit de bâtiment plus important. Les constructions existantes sur le boulevard sont déjà un peu plus élevées, et la largeur du corridor du boulevard est capable d'accepter des bâtiments de grand gabarit.

Par ailleurs, le passage des multifamiliaux de plus grand gabarit aux types unifamiliaux ou duplex existants qui bordent le secteur doit s'accompagner de transitions de hauteur.

Objectif 1b

Développer le secteur central du PPU en une trame bâtie cohérente, bien insérée dans la trame existante du quartier tout en respectant les exigences de densité du PMAD.

Tableau 7.2

Actions détaillées		Moyens				
		Paramètres PU	Zonage	PIIA	Domaine public	Autre
1.6.	Développer une grille de rue et d'îlots permettant à longue échéance d'avoir une trame cohérente pour l'ensemble du secteur, en continuité avec la trame du quartier.			■	■	■
1.7.	Développer la trame bâtie et la grille de rues en s'inspirant de la trame traditionnelle du quartier.				■	
1.8.	Atteindre une densité moyenne, dans le secteur central, qui est conforme aux objectifs du PMAD.	■	■			
1.9.	Limiter la hauteur des bâtiments à une échelle qui ne diffère pas radicalement de celle qu'on retrouve dans le quartier du côté est.	■	■			
1.10.	Ménager une transition entre la densité du nouveau développement et la densité des secteurs résidentiels limitrophes.	■	■			



Plan 7.1 : Actions pour le secteur central : Grille de rues, trame bâtie et gabarits

C) Espaces publics et paysage urbain

Argumentaire

Le développement résidentiel du secteur central requiert l'ajout d'espaces verts, qui devraient normalement totaliser 10 % de la superficie totale développable, soit environ 2,4 hectares. Cette superficie peut être répartie entre divers types de parcs.

Le quadrilatère circonscrit par les boulevards Henri-Bourassa, Saint-Laurent et Gouin et par les terrains des prisons Tanguay et Bordeaux ne dispose pas actuellement d'un parc de voisinage. Un nouveau parc de voisinage constituerait un atout important pour tout ce quartier. Ce parc devrait être visible et s'offrir comme espace public depuis Henri-Bourassa, afin de desservir au-delà du développement, mais il serait préférable qu'il ne longe pas immédiatement l'artère. Il devrait également être à l'écart des lignes hydro-électriques. L'emplacement approximatif de la prison Tanguay, dans l'axe de Dazé, et en s'approchant du boulevard, serait le meilleur.

Un des rares intérêts patrimoniaux et paysagers du secteur central est actuellement la vue dégagée que l'on a du dôme architectural de la prison de Bordeaux depuis plusieurs endroits le long du boulevard Henri-Bourassa. La reconstruction le long du boulevard devra préserver et mettre en valeur une vue sur ce dôme par la configuration de la nouvelle trame.

La bande de terrain de 30 mètres de la servitude d'Hydro-Québec qui longe le côté est de la voie ferrée n'est pas constructible. Si on profite de cette servitude, elle est par défaut utilisable pour la réalisation d'un parc. Compte tenu de l'existence du parc Zotique-Racicot, il est possible d'allonger un parc linéaire qui relierait Henri-Bourassa à la rue De Salaberry et, à peu de distance, au parcours riverain.

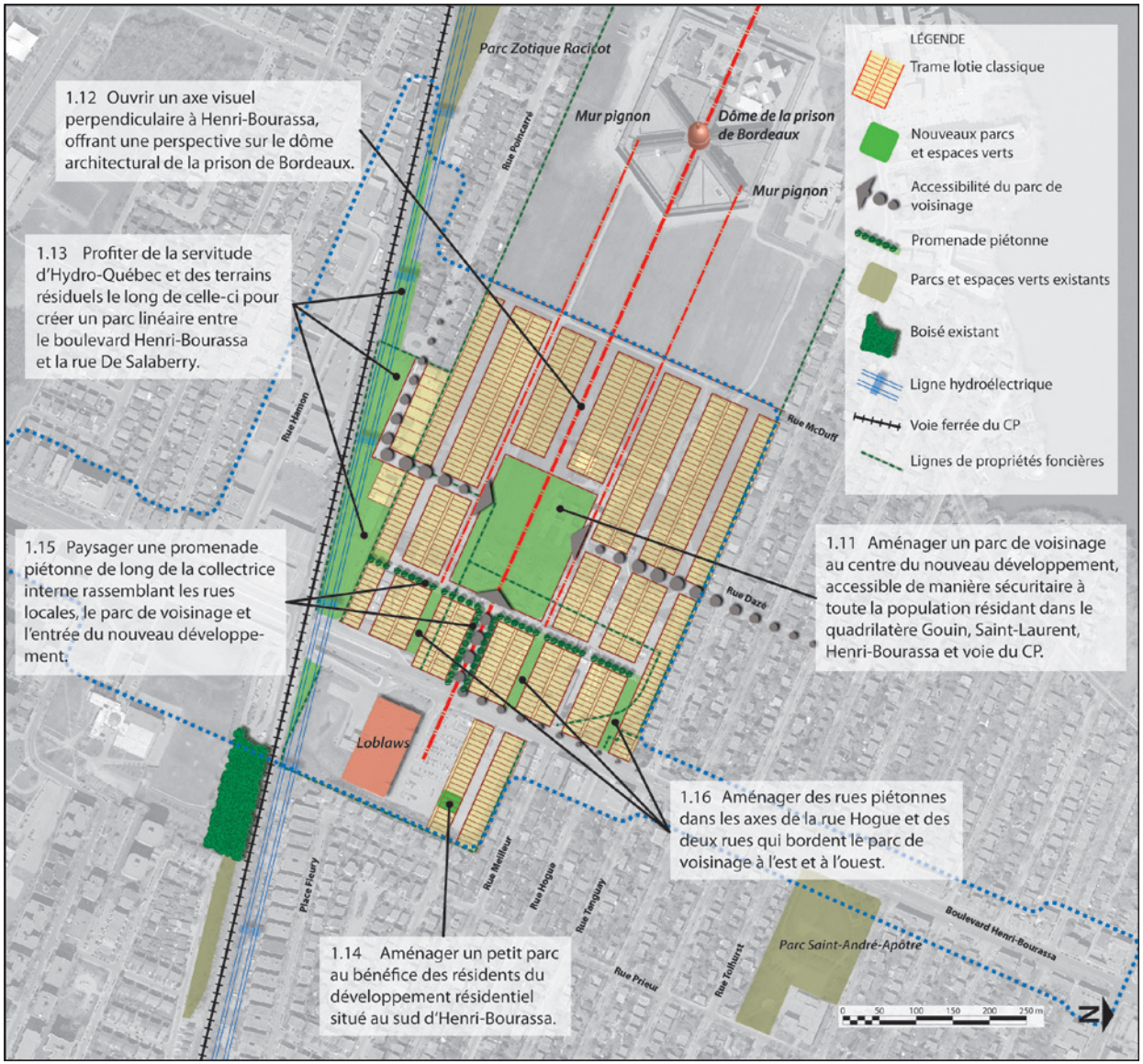
Enfin, pour mettre en valeur les parcours piétonniers desservant le secteur et invitant à la promenade, certains trajets peuvent prendre une certaine amplitude et être paysagés plus abondamment.

Objectif 1c

Aménager des parcs et espaces publics satisfaisant aux besoins des habitants de quelques 2 000 nouveaux logements s'ajoutant au secteur résidentiel existant à l'est, et mettre en valeur le potentiel du secteur en termes de paysage urbain.

Tableau 7.3

Actions détaillées	Moyens				
	Paramètres PU	Zonage	PIIA	Domaine public	Autre
1.11. Aménager un parc de voisinage au centre du nouveau développement, accessible de manière sécuritaire à toute la population résidant dans le quadrilatère Henri-Bourassa, Gouin, Saint-Laurent et voie du CP.	■	■		■	
1.12. Ouvrir un axe visuel perpendiculaire à Henri-Bourassa, offrant une perspective sur le dôme architectural de la prison de Bordeaux.			■	■	
1.13. Profiter de la servitude d'Hydro-Québec et des terrains résiduels le long de celle-ci pour créer un parc linéaire entre le boulevard Henri-Bourassa et la rue De Sallaberry.	■	■		■	
1.14. Aménager un petit parc au bénéfice des résidents du développement résidentiel situé au sud d'Henri-Bourassa.	■	■	■	■	■
1.15. Paysager une promenade piétonne le long de la collectrice interne rassemblant les rues locales, le parc de voisinage et entrée du nouveau développement.				■	
1.16. Aménager des rues piétonnes dans les axes de la rue Hogue et des deux rues qui bordent le parc de voisinage à l'est et à l'ouest.				■	



Plan 7.2 : Actions pour le secteur central : Espaces publics et paysage urbain

D) Implantation et architecture des bâtiments

Argumentaire

La qualité du nouveau développement résidentiel devrait accompagner la densité accrue. À cet effet, la qualité architecturale de chaque bâtiment et la qualité d'aménagement des cours avant, bordant l'espace public, devraient être assurées. Un caractère architectural commun à tout le développement et une harmonie architecturale des façades bordant l'espace public devraient aussi être recherchés.

Les espaces publics majeurs à l'intérieur du secteur central devraient être mis davantage en valeur par le cadre bâti. La collectrice dans l'axe visuel du dôme et le parc de voisinage méritent une attention particulière en raison du nombre de logements qui peuvent profiter de la vue sur ces espaces publics, de l'encadrement spatial que les bâtiments procurent et de l'orientation et l'importance des façades qui les bordent.

En ce qui concerne l'implantation des bâtiments multifamiliaux, l'orientation de la trame doit tenir compte de l'éclairage naturel. L'orientation des îlots dans la trame du quartier peut convenir à l'implantation de bâtiments dont les logements sont traversant. Elle ne convient par contre pas très bien à l'implantation de multifamiliaux à corridor central, dont chaque logement devrait pouvoir profiter de l'ensoleillement une partie de la journée. Seules les extrémités des îlots y sont favorables et devraient, de préférence, recevoir ces bâtiments.

L'une des caractéristiques du quartier, avantageuse à l'établissement de familles, est le rapport étroit que les logements entretiennent avec les espaces privés au sol. Cet avantage devrait être reproduit autant que possible dans la nouvelle trame bâtie.

Plusieurs usages bordant le nouveau développement résidentiel comportent des nuisances à proximité d'une trame résidentielle. Le traitement de l'ensemble des interfaces entre le milieu résidentiel et ces usages limitrophes qui comportent des nuisances, à court ou à long terme, doit être pris en charge.

Tableau 7.4

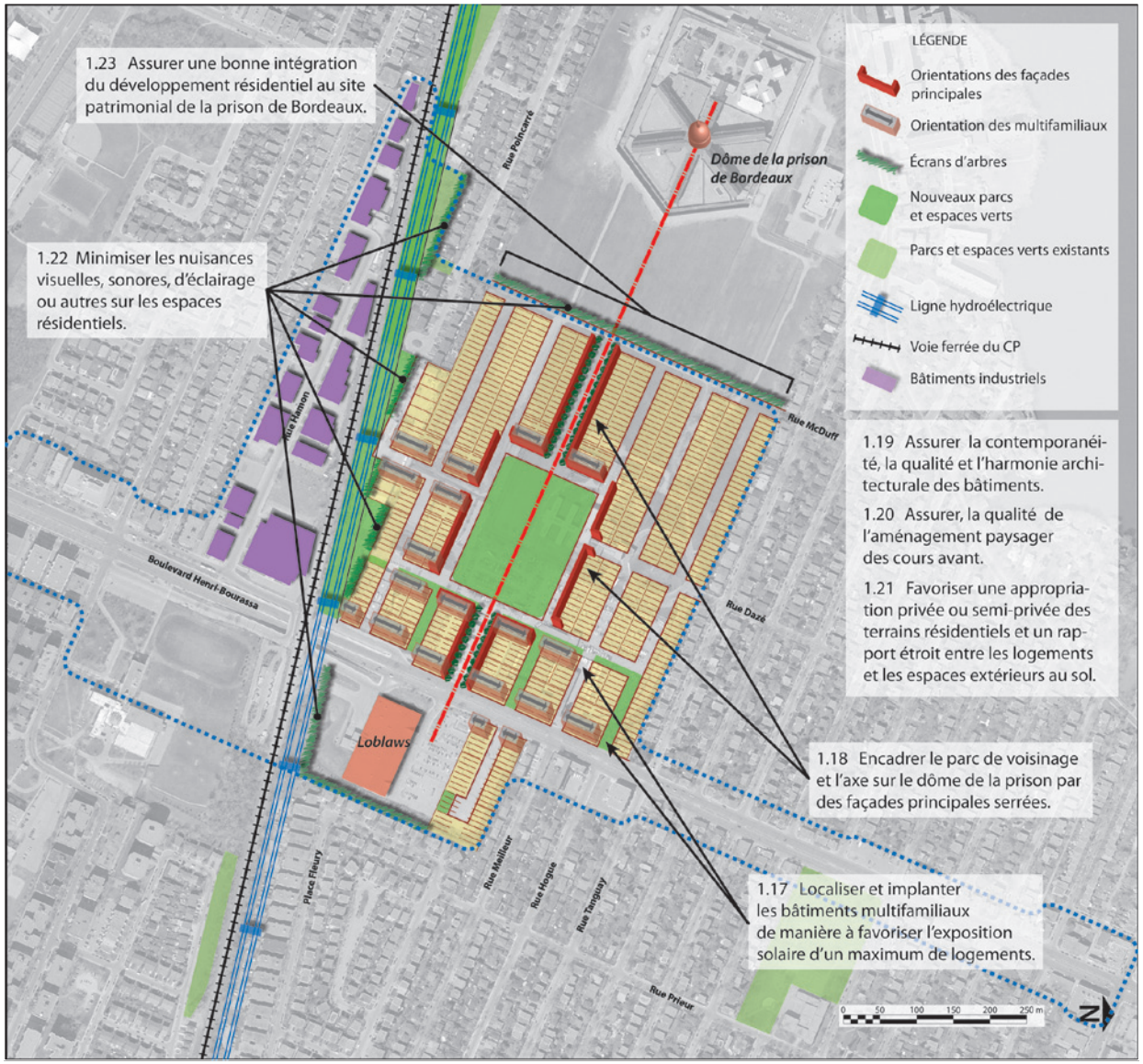
Actions détaillées	Moyens				
	Paramètres PU	Zonage	PIIA	Domaine public	Autre
1.17. Localiser et implanter les bâtiments multifamiliaux de manière à favoriser l'exposition solaire d'un maximum de logements.	■	■	■		
1.18. Encadrer le parc de voisinage et l'axe sur le dôme de la prison par des façades principales serrées.		■	■		
1.19. Assurer la contemporanéité, la qualité et l'harmonie architecturale des bâtiments.		■	■		
1.20. Assurer la qualité de l'aménagement paysager des cours avant.		■	■		
1.21. Favoriser une appropriation privée ou semi-privée des terrains résidentiels et un rapport étroit entre les logements et les espaces extérieurs au sol.		■	■		
1.22. Minimiser des nuisances visuelles, sonores, d'éclairage ou autres sur les espaces résidentiels.		■	■	■	
1.23. Assurer une bonne intégration du développement résidentiel au site patrimonial de la prison de Bordeaux.	■		■	■	■

Objectif 1d

Favoriser la réalisation d'une architecture contemporaine de qualité, harmonieuse dans l'ensemble du développement et encadrant les espaces publics majeurs.

Objectif 1e

Favoriser un habitat qui soit dans un rapport étroit au sol et dans une relation positive à son environnement.



Plan 7.3 : Actions pour le secteur central : Implantation et architecture des bâtiments.

E) Services à la population du quartier

Argumentaire

Le développement du secteur central pourrait apporter à long terme une population de l'ordre de 3 000 à 4 500 nouveaux résidents. Ces nouveaux résidents auront besoin de services de proximité additionnels. Tous les services commerciaux nécessaires devraient éventuellement pouvoir trouver place dans un petit noyau de commerces et de services au cœur du secteur et en bordure d'Henri-Bourassa.

La nouvelle population entraînera aussi vraisemblablement, à terme, des besoins en services scolaires primaires additionnels. L'emplacement d'un nouvel établissement scolaire devrait être prévu, même si l'échéance de réalisation, fonction de la rapidité du redéveloppement, est indéterminée. De même que pour les parcs de voisinage, la partie du quartier localisé au nord d'Henri-Bourassa, entre la voie de CP et Saint-Laurent, ne comporte pas actuellement d'école primaire qui soit accessible sans que les enfants aient à traverser une artère majeure. Considérant les avantages que présente l'accessibilité par la rue Dazé, depuis les rues Tanguay, Verville, Jeanne-Mance et Tolhurst et les inconvénients de s'approcher du boulevard, de la voie ferrée ou de la prison Tanguay, la meilleure localisation pour cette école serait quelque part sur les terrains même de la prison, lorsque celle-ci ne sera plus.

Les terrains situés au croisement d'Henri-Bourassa et de la voie du CP sont en un endroit intéressant pour établir des équipements publics. Le lieu est en effet au croisement de deux axes de transport public et il n'est pas éloigné du Collège Bois-de-Boulogne, qui comprend lui-même des équipements sportifs et culturels ouverts au public. Aucun besoin ou priorité ne justifie en ce moment l'établissement de tels équipements, mais la possibilité ne devrait pas être complètement évacuée pour l'avenir.

Objectif 1f

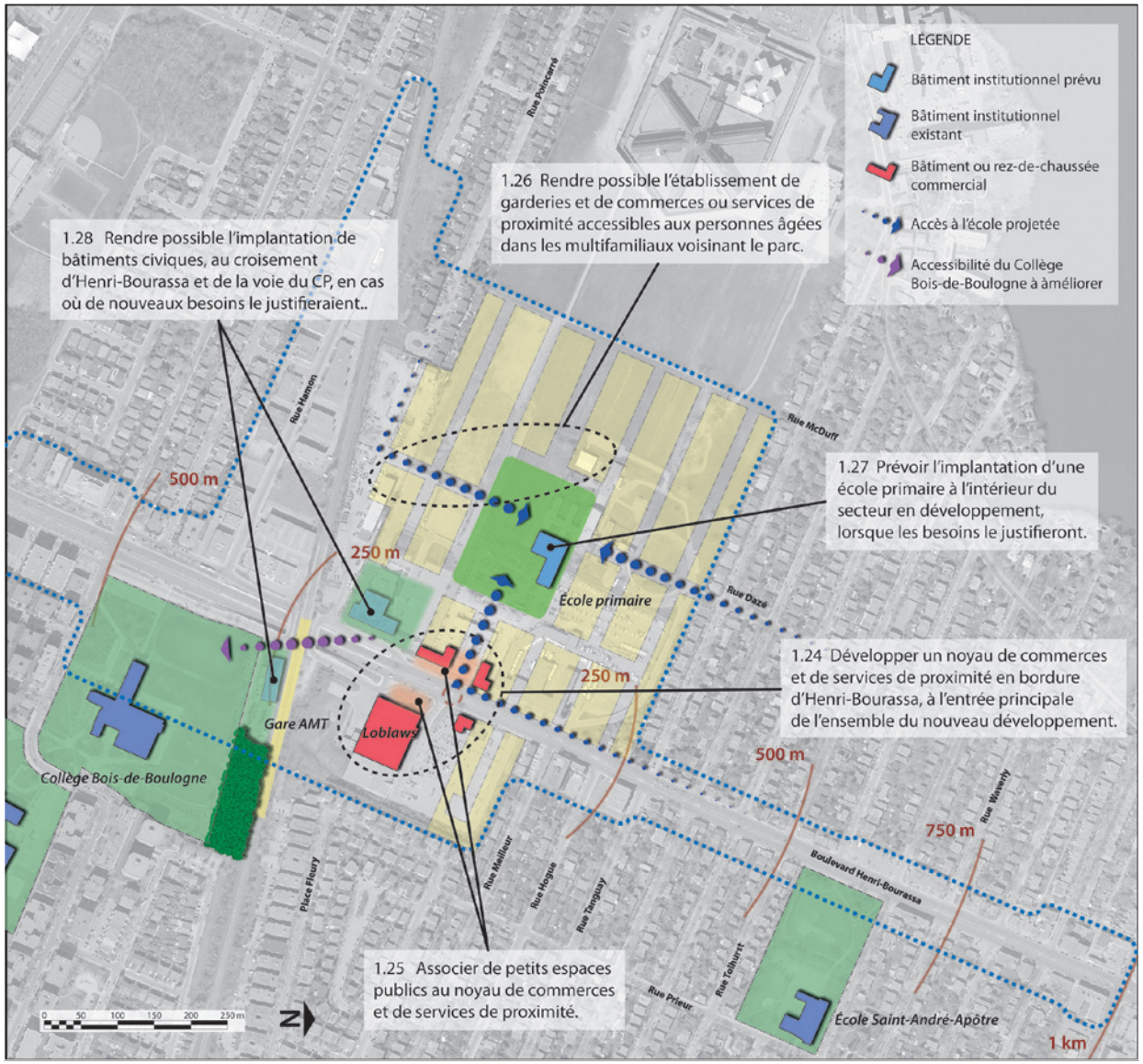
Créer un noyau de services accessibles pour les nouveaux résidents.

Objectif 1g

Prévoir l'implantation d'une école primaire ou d'autres bâtiments civiques qui seraient éventuellement requis.

Tableau 7.5

Actions détaillées	Moyens				
	Paramètres PU	Zonage	PIIA	Domaine public	Autre
1.24. Développer un noyau de commerces et de services de proximité en bordure d'Henri-Bourassa, à l'entrée principale de l'ensemble du nouveau développement.	■	■			
1.25. Associer un ou plusieurs petits espaces publics au noyau de commerces et de services de proximité.	■	■	■	■	
1.26. Rendre possible, en d'autres endroits que le noyau de services, l'établissement de garderies et de commerces ou services de proximité accessibles aux personnes âgées.	■	■			■
1.27. Prévoir l'implantation d'une école primaire, à l'intérieur du secteur en développement, lorsque les besoins le justifieront.		■	■	■	
1.28. Rendre possible l'implantation de bâtiments civiques, au croisement d'Henri-Bourassa et de la voie du CP, en cas où de nouveaux besoins le justifieraient.	■	■			



Plan 7.4 : Actions pour le secteur central : Services à la population du quartier

F) Réseaux piétonnier et cyclable

Argumentaire

Les chaussées actuelles des rues locales du quartier, très larges, répondent mal aux principes d'aménagement du domaine public contenus dans le Plan d'urbanisme. Aussi est-il possible de faire mieux en les réduisant pour accorder plus d'espace au domaine piétonnier et aux plantations.

Le réseau piétonnier du nouveau développement doit faciliter l'accès aux services, en particulier pour les personnes à mobilité réduite, et devrait offrir un circuit de promenade pour les gens âgés.

Le réseau piétonnier du nouveau développement doit aussi faciliter l'accès aux points majeurs de transport en commun. Quatre lignes d'autobus empruntant Henri-Bourassa (135, 164, 171 et 180) joignent leur parcours en parallèle, entre la rue Meilleur et l'avenue Bois-de-Boulogne. Les correspondances se font au coin d'Henri-Bourassa et de Bois-de-Boulogne. Un autre point de correspondance peut être envisagé près de l'accès principal du nouveau développement. Le point d'accès à la gare Bois-de-Boulogne est une troisième destination à laquelle doit se raccrocher le réseau piétonnier.

Compte tenu de la proximité du grand parc Marcelin-Wilson, du parc riverain De-la-Merci, de l'ajout du parc de voisinage et de la possibilité de créer un parc linéaire le long de la voie du CP, il y a intérêt à relier tous ces parcs par un réseau piétonnier et cyclable.

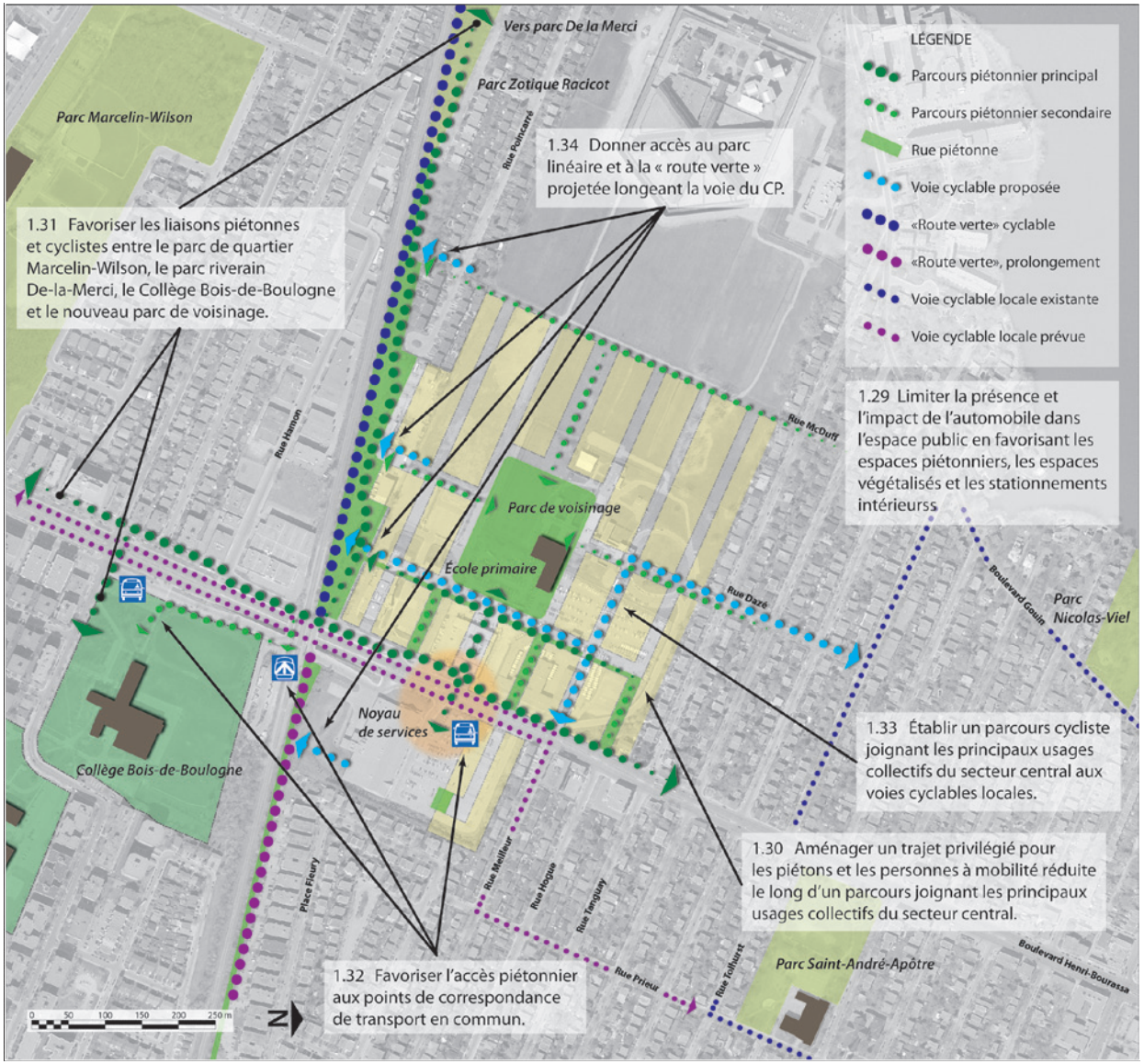
Enfin, en ce qui concerne les voies cyclables, le secteur en développement devra également profiter des possibilités d'accès à la « route verte », qui doit prochainement longer la voie du Canadien Pacifique du côté est. Il devrait aussi se rattacher aux voies cyclables existantes et projetés dans le plan de transport, sur Tolhurst, Prieur, Meilleur et Henri-Bourassa. Les parcours internes sont à évaluer.

Objectif 1h

Développer un réseau d'espaces piétonniers et cyclables attrayant, permettant de joindre les parcs, services et autres commodités dans le secteur ou à portée du secteur.

Tableau 7.6

Actions détaillées	Moyens				
	Paramètres PU	Zonage	PIIA	Domaine public	Autre
1.29. Limiter la présence et l'impact de l'automobile dans l'espace public en favorisant les espaces piétonniers, les espaces végétalisés et les stationnements intérieurs.			■	■	
1.30. Aménager un trajet privilégié pour les piétons et les personnes à mobilité réduite le long d'un parcours joignant les principaux usages collectifs du secteur central.				■	
1.31. Favoriser les liaisons piétonnes et cyclistes entre le parc de quartier Marcelin-Wilson, le parc riverain De-la-Merci, le Collège Bois-de-Boulogne et le nouveau parc de voisinage.				■	
1.32. Favoriser l'accès piétonnier aux points de correspondance du transport en commun.				■	
1.33. Établir un parcours cycliste joignant les principaux usages collectifs du secteur central aux voies cyclables locales.				■	
1.34. Donner accès au parc linéaire et à la « route verte » projetée longeant la voie du CP.				■	



Plan 7.5 : Actions pour le secteur central : Réseaux piétonnier et cyclable

G) Développement durable

Argumentaire

Quelques-uns des objectifs précédents contribuent à répondre aux orientations et objectifs du Plan de développement durable de la collectivité montréalaise ainsi que du Plan d'action de développement durable de l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville. Il s'agit notamment des objectifs visant la mixité de l'habitat et des populations, la réduction des espaces consacrés aux automobiles, le verdissement des rues locales et l'utilisation collective de la servitude hydroélectrique. Ceux-ci correspondent essentiellement au volet « quartier durable » du Plan de développement durable de la collectivité montréalaise.

D'autres volets des deux plans peuvent faire l'objet d'objectifs plus spécifiques, aux chapitres de la réduction des îlots de chaleur, du captage des eaux de pluie à la source, de l'électrification des transports et de la récupération et valorisation des matières recyclables et organiques. Il existe déjà des mesures réglementaires, dans la Ville de Montréal, à l'égard de la rétention des eaux de pluie pour des développements résidentiels de 100 logements ou plus. Le règlement d'urbanisme de l'arrondissement comporte par ailleurs des articles visant à réduire les îlots de chaleur sur les toits et sur les terrains. Quelques autres mesures pourraient tout de même être envisagées dans le cadre de ce PPU.

De plus, deux aspects environnementaux qui ne sont pas précisément abordés dans l'un ou l'autre plan de développement durable, doivent être considérés, à savoir les effets de vent et les effets d'ombrage engendrés par l'implantation et la hauteur des constructions.

Enfin, la disponibilité éventuelle des terrains de l'établissement de détention Tanguay entrainera une évaluation de la valeur patrimoniale des bâtiments. Dans le cas où cette étude conclurait en faveur d'une conservation partielle ou totale des bâtiments de la prison, certains éléments du PPU pourront être adaptés pour en tenir compte.

Objectif 1i

Appliquer des principes de développement durable à l'aménagement des emprises publiques et à la conception de l'architecture et de l'aménagement des terrains privés.

Tableau 7.7

Actions détaillées	Moyens				
	Paramètres PU	Zonage	PIIA	Domaine public	Autre
1.35. Limiter la création d'ilots de chaleur dans l'ensemble du nouveau développement.			■	■	
1.36. Favoriser l'infiltration des eaux pluviales in situ dans l'ensemble du nouveau développement.			■		
1.37. Prévoir dès maintenant l'emplacement des installations pratiques requises à l'avènement de voitures électriques et au développement du transport à vélo.			■		
1.38. Prévoir l'emplacement des installations pratiques requises à la gestion des déchets.			■		
1.39. Prévoir dès maintenant l'installation de panneaux solaires, dans la conception de l'architecture et l'aménagement des terrains.			■		
1.40. Limiter les effets désagréables des vents dans les espaces publics.			■		
1.41. En temps venu, tenir compte des conclusions d'une évaluation patrimoniale de la prison Tanguay et adapter le tracé si nécessaire.		■	■	■	

7.2) CORRIDOR DU BOULEVARD HENRI-BOURASSA

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

Donner au boulevard Henri-Bourassa un véritable caractère urbain et le rendre aux quartiers qu'il traverse est le défi qui est fixé par cette deuxième orientation du PPU. Le boulevard ne peut bien entendu perdre son rôle artériel. Il restera donc une forte ligne de démarcation entre des parties de la trame bâtie. Mais il devrait en même temps constituer un espace public qui associe autant que possible les parties nord et sud des quartiers, au lieu de constituer principalement une gêne à la vie de quartier.

À cet égard, le boulevard devrait offrir un paysage urbain qu'il est possible d'apprécier. Il devrait comporter des espaces piétonniers amples et accueillants tout au long de son parcours. Il faudrait pouvoir le parcourir et le traverser de manière sécuritaire. Il devrait enfin constituer le cadre d'une certaine vie sociale extérieure, liée aux usages qui le bordent, même s'il ne s'agissait pas de l'activité intense que l'on peut retrouver sur une artère commerciale majeure.

Changer l'ensemble des caractéristiques du boulevard Henri-Bourassa ne se fera évidemment pas du jour au lendemain. Cependant, dans la mesure où, à court et moyen termes, certains segments du cadre bâti peuvent être reconstruits dans un caractère architectural intéressant, où l'espace piétonnier et le paysage végétal peuvent être rehaussés et où la relation de l'espace public aux usages collectifs contigus peut mieux fonctionner, on devrait s'engager dans un changement plus global.

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, par une reconfiguration de l'aménagement de l'emprise entre l'avenue Bois-de-Boulogne et la rue Hogue, et par une amélioration des relations entre l'espace public du boulevard et les usages collectifs en un ou deux endroits stratégiques, tel le noyau de services du nouveau développement et la cour avant du Collège Bois-de-Boulogne.

Un concept d'ensemble pour le réaménagement du boulevard Henri-Bourassa, à réaliser par phases, doit être formulé. Ce concept se traduit par une série d'objectifs d'aménagement étroitement associés, qui porteront thématiquement sur les aspects suivants :

A) Les usages

B) Le cadre bâti et l'architecture

C) L'aménagement du domaine public

D) La commodité et la sécurité des réseaux piétonnier et cyclable

E) La fonction artérielle du boulevard et le rôle d'axe de transport en commun

A) Usages

Argumentaire

La vocation du boulevard Henri-Bourassa Ouest, actuellement partagée entre différents usages résidentiels, commerciaux et de bureaux, devrait être mieux définie et plus appropriée aux potentiels et contraintes qui sont propres à chaque segment du boulevard. Il n'y a pas de facteur qui porterait à consolider l'un de ces usages plutôt qu'un autre sur l'ensemble du secteur du PPU. Cependant, à condition que le boulevard se transforme en un espace public accueillant, la fonction résidentielle, prédominante, a davantage de chances de s'épanouir.

L'usage résidentiel doit composer avec divers usages commerciaux et de bureaux existants. Des usages commerciaux, de bureaux et de services générant peu d'achalandage peuvent occuper en tout ou en partie les rez-de-chaussée de bâtiments résidentiels.

Les usages commerciaux de grande desserte, qui réclament beaucoup de stationnement, devraient être limités au segment du boulevard où ils sont déjà concentrés, soit à proximité du boulevard Saint-Laurent et sur le site du Loblaws. Les bâtiments à bureaux, quant à eux, devraient être restreints en des segments du boulevard où il est possible d'aménager les stationnements intérieurs suffisants.

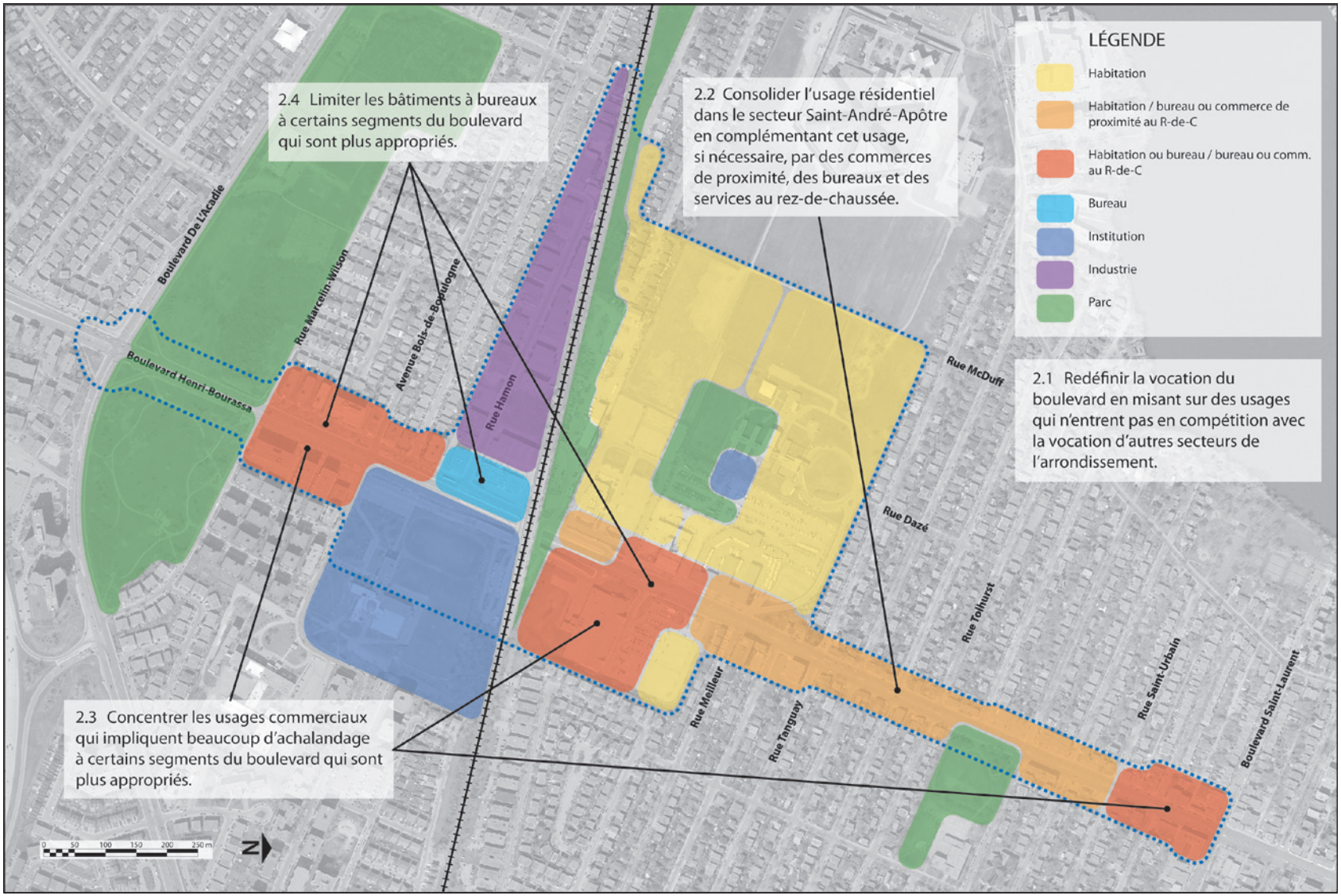
La redéfinition de la vocation du boulevard devrait se faire idéalement en parallèle avec le réaménagement de l'emprise publique. Dans le secteur central, les deux choses peuvent se faire conjointement.

Objectif 2a

Mieux définir la vocation du boulevard relativement à d'autres secteurs de l'arrondissement, en consolidant les usages résidentiels, commerciaux et institutionnels selon les potentiels et contraintes des différents segments du boulevard.

Tableau 7.8

Actions détaillées		Moyens				
		Paramètres PU	Zonage	PIIA	Domaine public	Autre
2.1.	Redéfinir la vocation du boulevard en misant sur des usages compatibles et qui n'entrent pas en compétition avec la vocation d'autres secteurs de l'arrondissement.	■	■			
2.2.	Consolider l'usage résidentiel dans le secteur Saint-André-Apôtre en complémentant cet usage, si nécessaire, par des commerces de proximité, des bureaux et des services au rez-de-chaussée.	■	■			
2.3.	Limiter les usages commerciaux qui impliquent beaucoup d'achalandage à certains segments du boulevard qui sont plus appropriés.	■	■			
2.4.	Limiter les bâtiments à bureaux à certains des segments du boulevard qui sont plus appropriés.	■	■			



Plan 7.6 : Actions pour le boulevard : Usages

B) Cadre bâti et architecture

Argumentaire

Pour faire du boulevard Henri-Bourassa Ouest un véritable espace public, une transformation du cadre bâti est tout aussi importante qu'une modification de l'aménagement de l'emprise publique. L'espace public du boulevard est défini par l'architecture et les usages qui le bordent, autrement dit par l'intérêt que les gens ont à s'y retrouver. En ce sens, la forme urbaine du boulevard comme espace public pourrait être mieux définie et plus affirmée, quant à l'encadrement volumétrique par les parois des bâtiments, quant au rapport entre l'espace public et l'espace privé, exprimé notamment dans l'orientation des façades et des entrées, et quant au décor créé par le traitement architectural.

Une transformation de l'architecture du boulevard, tout comme de ses usages, ne peut se faire que graduellement, en raison des contraintes que présentent le lotissement actuel et le cadre bâti existant. Afin de modifier le caractère hétérogène du cadre bâti d'Henri-Bourassa Ouest entre Saint-Laurent et Meilleur, une stratégie à long terme de reconstruction des terrains peut tout de même être élaborée. Dans un premier temps, le redéveloppement du secteur central du PPU pourra mettre de l'avant la nouvelle image recherchée. Par la suite, dans le secteur Saint-André-Apôtre, les paramètres du plan d'urbanisme, les règles de zonages et les critères de PIIA devraient inciter la construction en profondeur et en hauteur accrues, tout en encadrant la modification du cadre bâti pour obtenir des implantations et des traitements architecturaux souhaitables.

La relation qu'entretiennent les bâtiments du Collège Bois-de-Boulogne avec l'espace public du boulevard est un point plus particulier à considérer. Une présence plus grande et plus soignée des bâtiments du collège sur le boulevard Henri-Bourassa affirmerait la présence de l'institution au cœur de l'arrondissement, en termes d'ouverture et de prestance, et améliorerait le caractère de l'espace public.

Objectif 2b

Renforcer la définition spatiale du corridor bâti du boulevard Henri-Bourassa et rehausser son caractère architectural, en fonction des caractéristiques architecturales propres des sous-secteurs.

Tableau 7.9

Actions détaillées		Moyens				
		Paramètres PU	Zonage	PIIA	Domaine public	Autre
2.5.	Favoriser l'implantation de bâtiments qui contribuent, par leur hauteur et leur largeur, à bien encadrer le boulevard, en fonction des caractéristiques propres des sous-secteurs.	■	■	■		
2.6.	Favoriser l'implantation de bâtiments dont la façade principale s'adresse au boulevard.			■		
2.7.	Améliorer la qualité architecturale et harmoniser le caractère des bâtiments et des façades de bâtiment qui bordent le boulevard, en fonction des caractéristiques propres des sous-secteurs.		■	■		
2.8.	Affirmer la présence des bâtiments du Collège Bois-de-Boulogne sur le boulevard.			■		



Plan 7.7 : Actions pour le boulevard : Cadre bâti et architecture

C) Aménagement du domaine public

Argumentaire

L'aspect et l'agrément du boulevard Henri-Bourassa peuvent être grandement modifiés au travers de l'aménagement du domaine public, qui pourrait s'amorcer sur un relativement court terme entre l'avenue Bois-de-Boulogne et la rue Hogue, compte tenu des travaux de voirie déjà prévus au carrefour Bois-de-Boulogne et des projets de développement sur les sites du MTQ et de Loblaw.

La réduction de l'espace réservé aux véhicules en faveur de celui accordé aux piétons s'impose. Un maximum doit être fait pour élargir les trottoirs et orner le boulevard d'arbres. Cela ramènerait les dimensions spatiales du corridor urbain à la mesure du piéton et rendrait le milieu plus confortable en réduisant les effets de vent et en diminuant les îlots de chaleur.

Certains endroits du parcours sont propices à donner plus d'ampleur et de caractère à l'espace public. Ce peut être le cas le long des parcs Marcelin-Wilson et Saint-André-Apôtre, mais également devant le noyau de services prévu dans le secteur central et à l'entrée du parc linéaire. Ces lieux seraient à repenser comme des moments dans le parcours du boulevard.

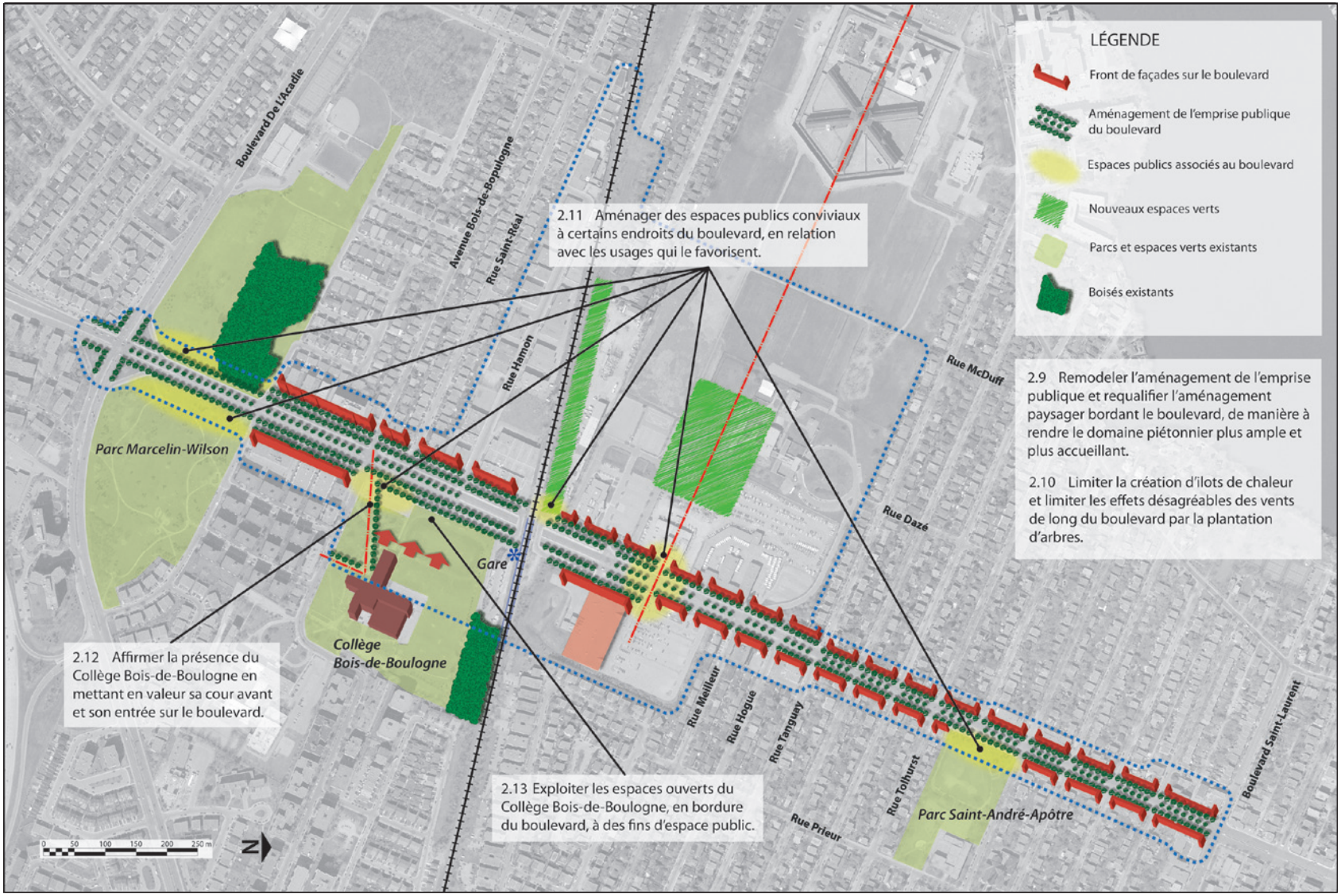
Le principe peut aussi être appliqué à l'interface du campus du Collège Bois-de-Boulogne, d'autant que la population estudiantine ne manquerait pas d'animer un tel espace public élargi. La relation entre le campus du Collège Bois-de-Boulogne et le boulevard aurait avantage à être repensée en ce qui concerne l'aménagement piétonnier et l'aménagement paysager de l'interface. Cet aménagement devrait viser à augmenter la présence symbolique du collège dans l'espace public et à requalifier par la même occasion le caractère de cet espace.

Objectif 2c

Réaménager l'emprise du boulevard Henri-Bourassa afin accorder plus d'espace au domaine piétonnier et de rehausser le caractère paysager de cet espace public.

Tableau 7.10

Actions détaillées		Moyens				
		Paramètres PU	Zonage	PIIA	Domaine public	Autre
2.9.	Remodeler l'aménagement de l'emprise publique et requalifier l'aménagement paysager bordant le boulevard, de manière à rendre le domaine piétonnier plus ample et plus accueillant.		■	■	■	
2.10.	Limiter la création d'ilots de chaleur et limiter les effets désagréables des vents de long du boulevard par la plantation d'arbres.				■	
2.11.	Aménager des espaces publics conviviaux à certains endroits du boulevard, en relation avec des usages qui le favorisent.			■	■	■
2.12.	Affirmer la présence du Collège Bois-de-Boulogne en mettant en valeur sa cour avant et son entrée sur le boulevard.			■	■	■
2.13.	Exploiter les espaces ouverts du collège Bois-de-Boulogne, en bordure du boulevard, à des fins d'espace public.			■	■	■



Plan 7.8 : Actions pour le boulevard : Aménagement du domaine public

D) Commodité et sécurité des réseaux piétonnier et cyclable

Argumentaire

Le bon fonctionnement du boulevard Henri-Bourassa en tant qu'artère de circulation ne devrait pas empêcher les piétons et les cyclistes de le parcourir et de le traverser commodément et en toute sécurité. L'aménagement du boulevard doit inclure des mesures qui visent à faciliter ces déplacements et à en parfaire la sécurité.

Le parcours piétonnier le long du boulevard profitera grandement d'une largeur de trottoir accrue, mieux calibrée en proportion de la largeur de l'emprise. Un écart avec le trafic automobile est souhaitable, d'autant plus si les stationnements riverains sont éliminés. Le passage des rues locales devrait aussi être amélioré en reconfigurant les intersections pour mieux baliser les traversées piétonnes et les sécuriser en regard des virages automobiles.

La traversée sécuritaire du boulevard ne peut se faire qu'aux carrefours comportant des feux de circulation. Aussi, afin d'inciter les piétons et les cyclistes à emprunter préférablement et régulièrement ces carrefours, faut-il que la traversée y soit facilitée et se fasse d'évidence en toute sécurité. Plusieurs paramètres peuvent être considérés dans les moyens d'y parvenir : la distance de la traversée, la présence de refuges, la présence de feux piétonniers réservés et le minutage des feux.

La sécurité des cyclistes le long du boulevard doit également faire l'objet de préoccupation quant à l'aménagement de la chaussée. Deux niveaux doivent être pris en compte. L'ensemble du boulevard devrait garantir un minimum de sécurité aux cyclistes qui l'empruntent. Un segment du boulevard, entre Meilleur et Marcelin-Wilson, devra nécessairement être emprunté pour joindre la « route verte » cyclable au réseau cyclable local.

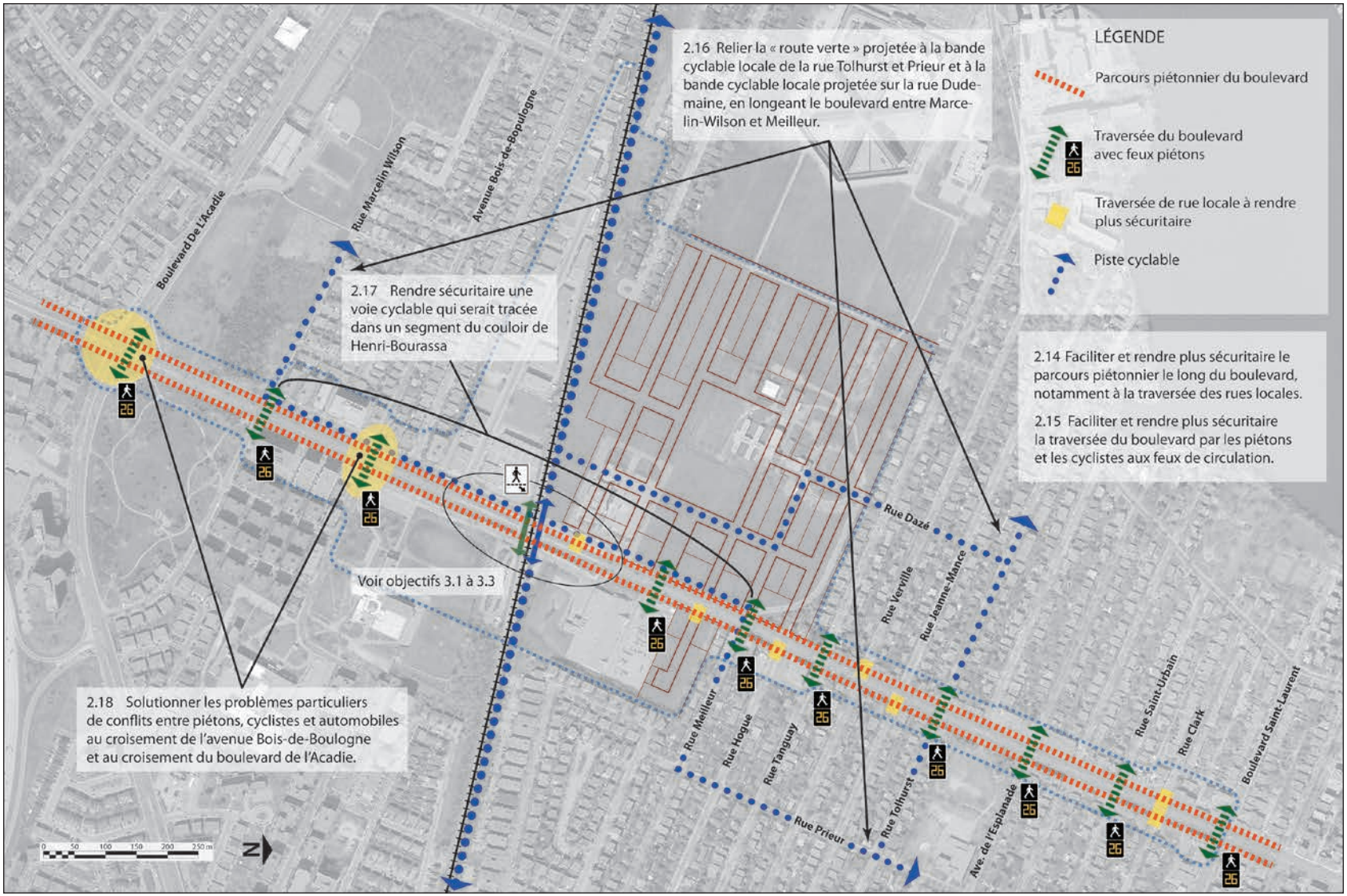
Deux carrefours, celui d'Henri-Bourassa avec L'Acadie et celui d'Henri-Bourassa avec Bois-de-Boulogne, sont plus problématiques en termes de sécurité des piétons et des cyclistes et demandent des solutions particulières.

Objectif 2d

Faciliter et rendre plus sécuritaires les parcours piétonniers et cyclistes le long du boulevard et la traversée des intersections.

Tableau 7.11

Actions détaillées	Moyens				
	Paramètres PU	Zonage	PIIA	Domaine public	Autre
2.14. Faciliter et rendre plus sécuritaire le parcours piétonnier le long du boulevard, notamment à la traversée des rues locales.				■	■
2.15. Faciliter et rendre plus sécuritaire la traversée du boulevard par les piétons et les cyclistes aux feux de circulation.				■	■
2.16. Relier la « route verte » projetée à la bande cyclable locale de la rue Tolhurst et Prieur et à la bande cyclable locale projetée sur la rue Dudemaine, en longeant le boulevard entre Marcelin-Wilson et Meilleur.					■
2.17. Rendre sécuritaire une voie cyclable qui serait tracée dans un segment du couloir d'Henri-Bourassa.					■
2.18. Solutionner les problèmes particuliers de conflits entre piétons, cyclistes et automobiles au croisement de l'Avenue Bois-de- Boulogne et au croisement du boulevard De L'Acadie.				■	■



Plan 7.9 : Actions pour le boulevard : Commodité et sécurité des réseaux piétonnier et cyclable

E) Fonction artérielle du boulevard et rôle d'axe de transport en commun

Argumentaire

La fonction du boulevard Henri-Bourassa dans le réseau artériel de Montréal est majeure, et ce rôle ne peut être remis en question. Dans le cadre du processus de planification, une étude d'impact du développement résidentiel projeté sur la circulation dans le secteur du PPU, effectuée à la demande de l'arrondissement, conclut qu'une réduction substantielle de la largeur de chaussée du boulevard, de part et d'autre du mail central, peut être envisagée sans que cette réduction n'ait pour effet de restreindre le débit véhiculaire de manière trop importante [1]. Pour cela, le nombre de voies de circulation doit être maintenu aux heures de pointe, du côté du boulevard affecté par l'augmentation du traffic, en sacrifiant les espaces de stationnement de ce côté durant la période de pointe. Cette option est retenue pour reconfigurer la géométrie de la chaussée automobile du boulevard.

Les recommandations contenues dans l'étude de circulation effectuée s'appliquent à plusieurs de ces questions, pour les segments du boulevard situés entre Saint-Laurent et la voie du CP. Des études internes au service de circulation, qui portent sur la problématique que posent les carrefours à Bois-de-Boulogne et à l'Acadie, du côté ouest de la voie ferrée, apporteront d'autres solutions.

L'objectif d'aménagement et les actions détaillées ci-contre définissent les intentions du PPU concernant la circulation automobile découlant des intentions énoncées dans les deux objectifs précédents à propos de la reconfiguration de l'espace public. Ils font également état d'intentions d'améliorer la circulation automobile à certains carrefours.

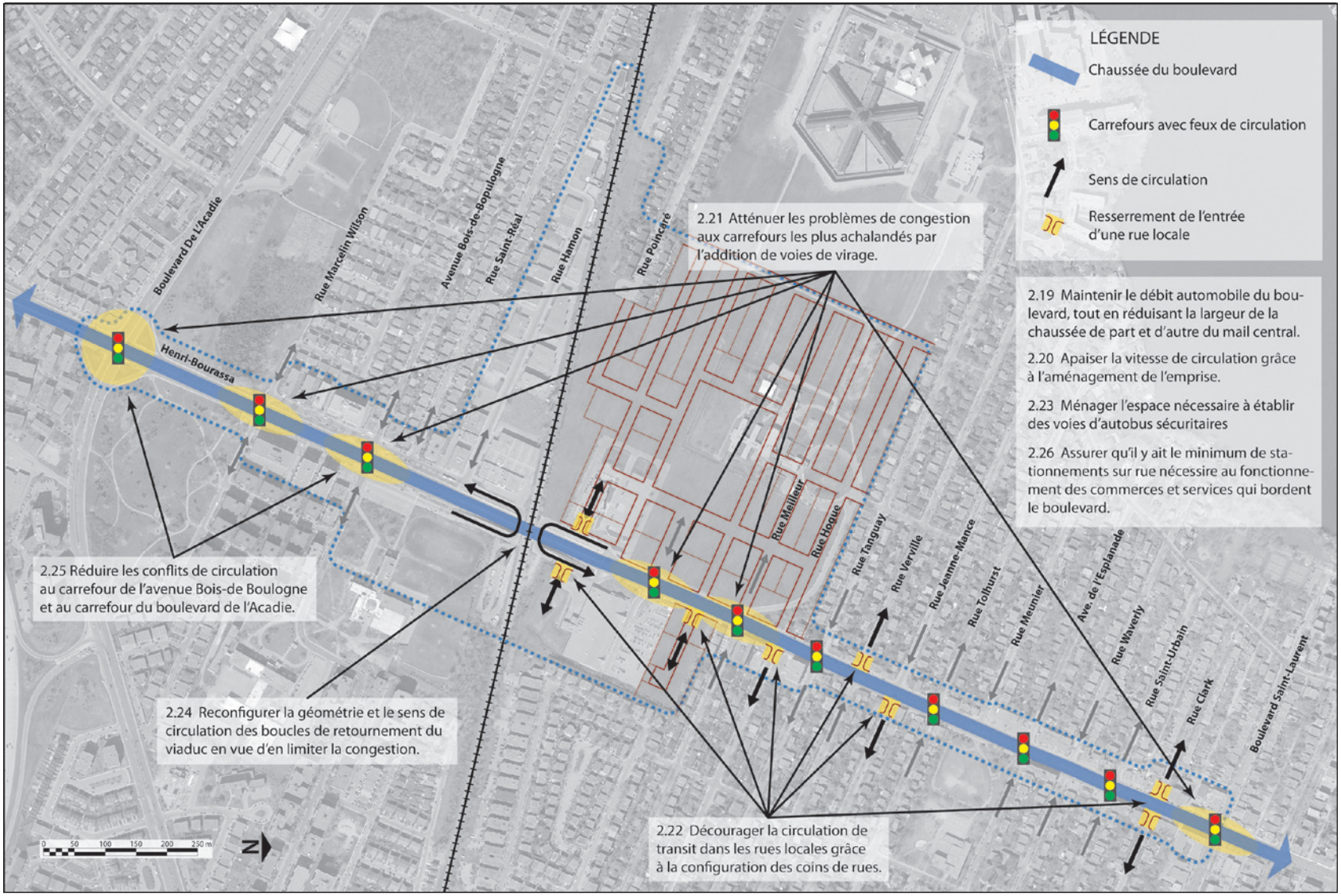
1. *Étude des impacts sur la circulation du boulevard Henri-Bourassa, du redéveloppement éventuel de terrains non résidentiels situés entre la rue Tanguay, la rue Terrasse Fleury, la voie ferrée du CP et la rue McDuff, dans l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville*; Rapport final, Le groupe S.M. international inc.; Août 2014.

Objectif 2d

Assurer le rôle d'axe de transport du boulevard Henri-Bourassa et limiter la circulation de transit dans les rues locales.

Tableau 7.12

Actions détaillées	Moyens				
	Paramètres PU	Zonage	PIIA	Domaine public	Autre
2.19. Maintenir le débit automobile du boulevard, tout en réduisant la largeur de la chaussée de part et d'autre du mail central.				■	
2.20. Apaiser la vitesse de circulation grâce à l'aménagement de l'emprise.				■	
2.21. Atténuer les problèmes de congestion aux carrefours les plus achalandés par l'addition de voies de virage.				■	
2.22. Décourager la circulation de transit dans les rues locales grâce à la configuration des coins de rue.				■	■
2.23. Ménager l'espace nécessaire à établir des voies d'autobus sécuritaires.				■	
2.24. Reconfigurer la géométrie et le sens de circulation des boucles de retournement du viaduc en vue d'en limiter la congestion.				■	■
2.25. Réduire les conflits de circulation au carrefour de l'avenue Bois-de Boulogne et au carrefour du boulevard de l'Acadie.				■	■
2.26. Assurer qu'il y ait le minimum de stationnements sur rue nécessaire au fonctionnement des commerces et services qui bordent le boulevard.				■	■



Plan 7.10 : Actions pour le boulevard : Fonction artérielle du boulevard et rôle d'axe de transport en commun

7.3) PASSAGE DU VIADUC

3e Orientation **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 pourraient être améliorés. La requalification résidentielle du secteur central contribuera à rapprocher les trames bâties des deux quartiers, et le réaménagement de l'emprise du boulevard associera chacun d'eux à un espace public plus invitant, qu'il s'agit d'assembler.

Par ailleurs, l'accès à la gare, aux équipements du Collège Bois-de-Boulogne et au parc Marcelin-Wilson, pour les gens qui habiteront à l'est, et inversement l'accès au futur noyau commercial bordant le boulevard, pour les gens qui habitent à l'ouest, deviendront des motifs réels de communiquer entre les deux quartiers. Cela nécessitera 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 de rechange au passage actuel, sous le viaduc. La Ville de Montréal en a fait la demande auprès du Canadien Pacifique et de l'Office des transports du Canada, bien qu'aucune réponse à cette demande n'ait été donnée pour l'instant. Ce passage à niveau serait vraisemblablement localisé du côté nord du boulevard, séparément des quais et de la traversée piétonne de la gare Bois-de-Boulogne. Dans l'impossibilité de réaliser un tel passage à niveau, il faudra chercher à raccourcir les trajets et à rendre les passages des boucles de retournement plus sécuritaires, d'autant que ces boucles doivent donner accès à la gare Bois-de-Boulogne, pour les piétons, et à la « route verte », pour les cyclistes.

Dans tous les cas, des bâtiments résidentiels ou publics et des aménagements paysagers structurant et ornementant l'espace autour du viaduc rehausseraient le caractère public du lieu. La présence de bâtiments régulièrement fréquentés et de locaux fenêtrés à proximité du passage serait en outre un facteur de sécurité.

Tableau 7.13

Actions détaillées		Moyens				
		Paramètres PU	Zonage	PIIA	Domaine public	Autre
3.1.	Simplifier les trajets piétons et cyclistes de part et d'autre de la voie ferrée par l'ouverture d'un passage à niveau qui leur est réservé.				■	■
3.2.	Établir un trajet piéton invitant entre le nouveau développement et le Collège Bois-de-Boulogne, ainsi qu'entre le secteur résidentiel à l'ouest et les services commerciaux.				■	
3.3.	Rendre plus facile et plus sécuritaire la traversée piétonne et cycliste de la voie ferrée du CP, le long d'Henri-Bourassa.				■	
3.4.	Donner un meilleur accès piéton à la gare Bois-de-Boulogne, depuis l'est d'Henri-Bourassa.				■	
3.5.	Faciliter l'accès cycliste à la « route verte », depuis l'est et l'ouest du boulevard.				■	
3.6.	Encadrer et ornementer l'espace au croisement d'Henri-Bourassa et de la voie du CP.		■	■	■	■

Objectif 3a

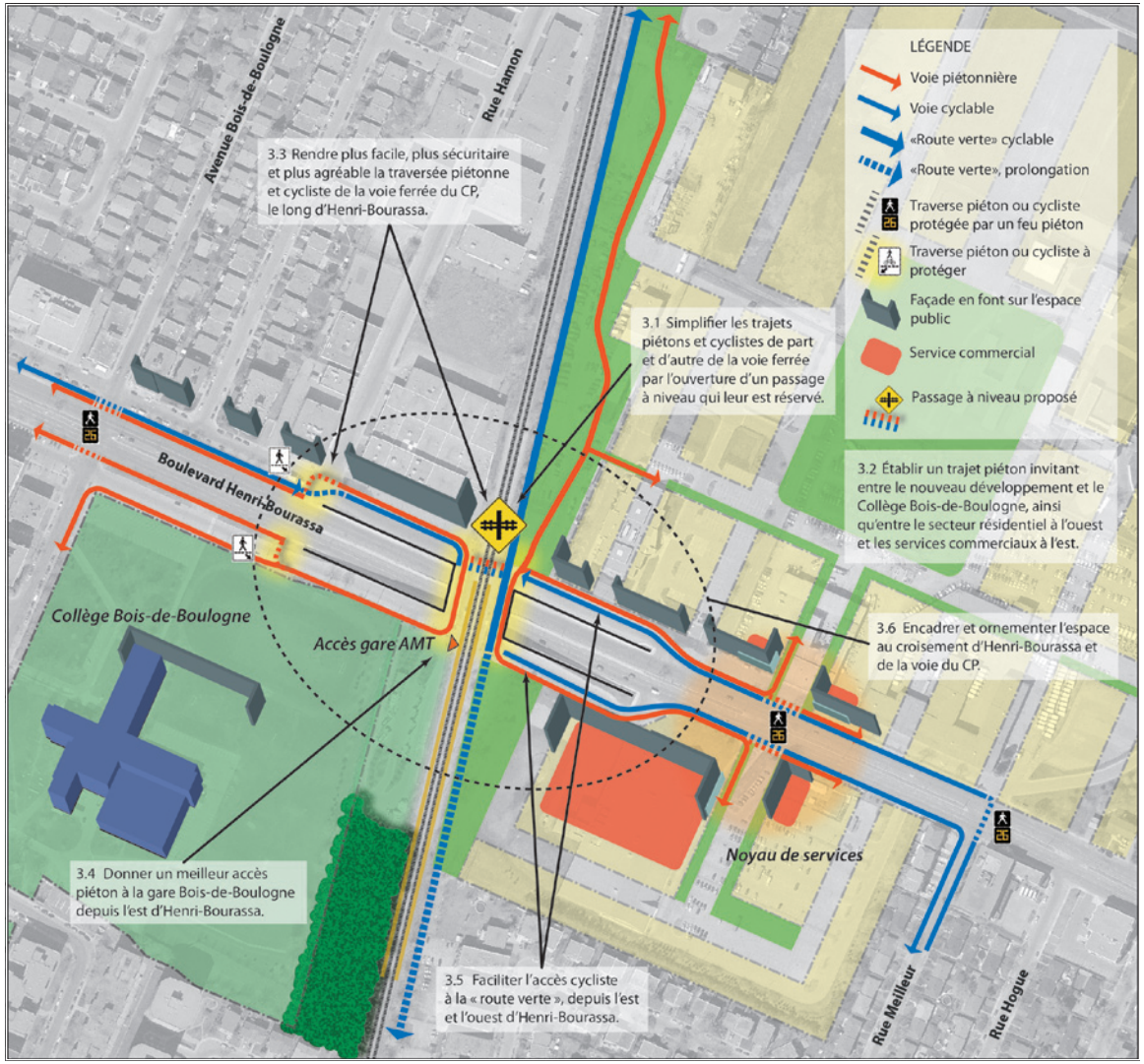
Raccourcir et rendre plus sécuritaires les trajets piétons et cyclistes traversant la voie ferrée.

Objectif 3b

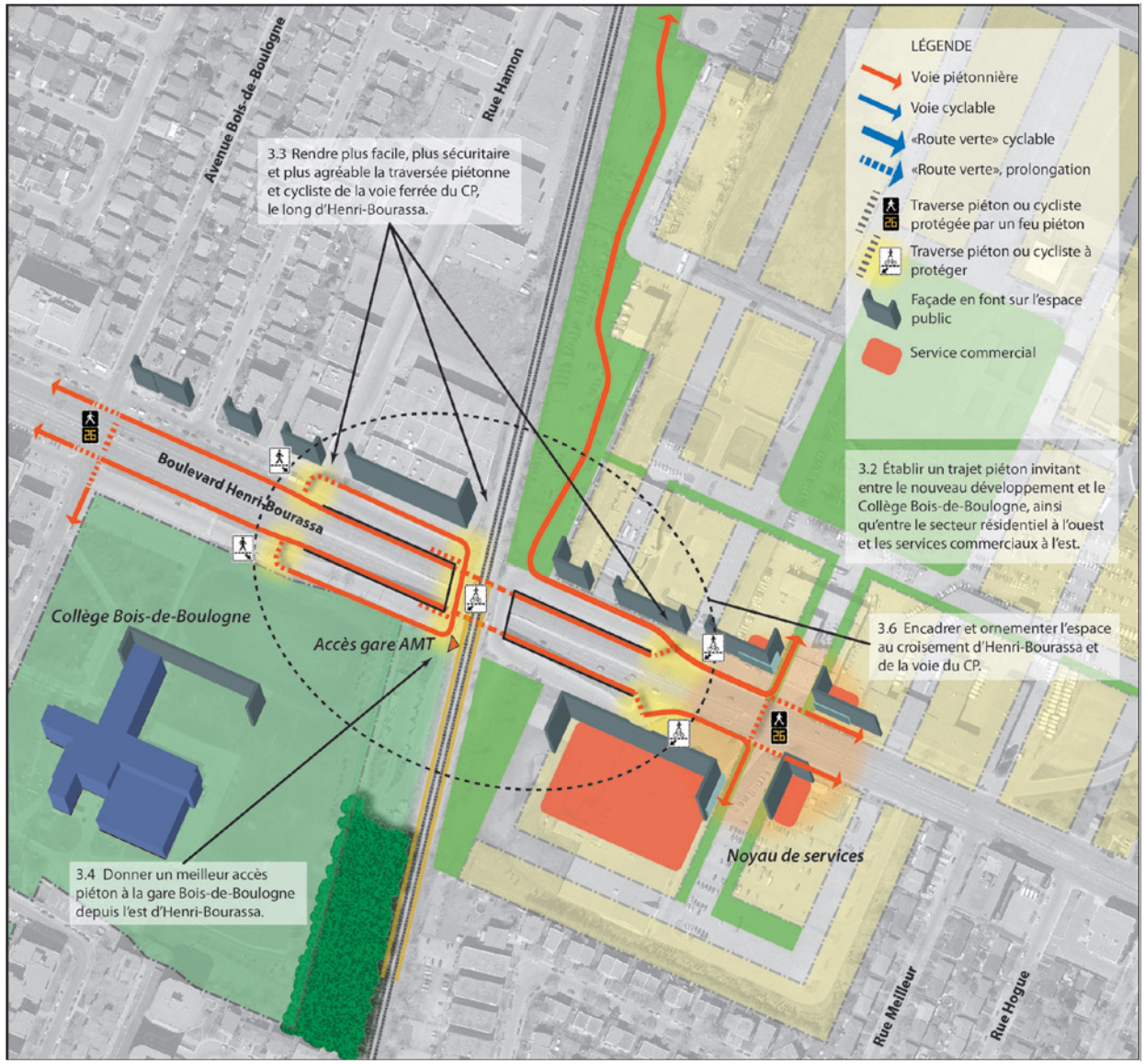
Favoriser un accès piéton plus direct à la gare Bois-de-Boulogne.

Objectif 3c

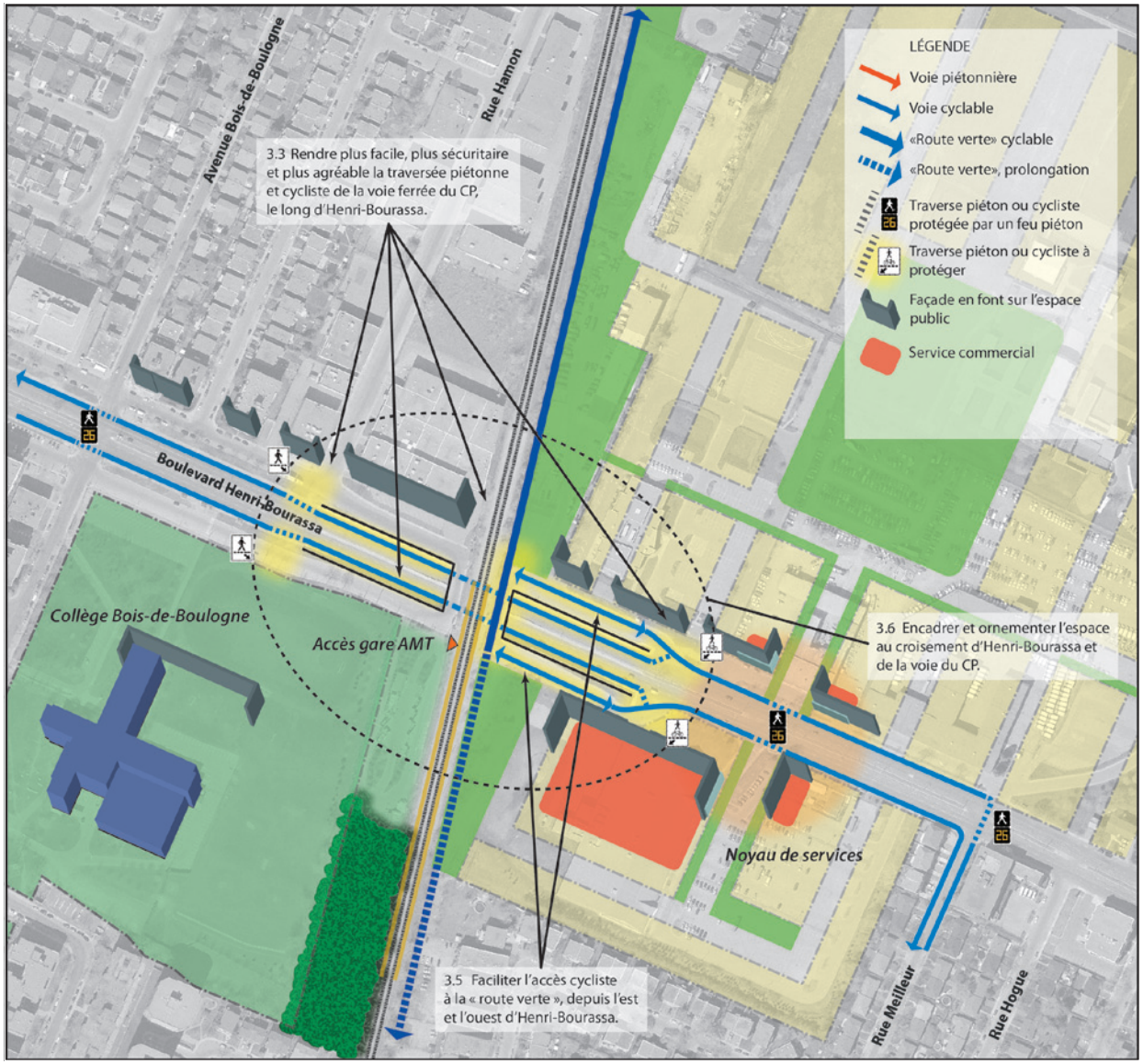
Donner accès à la « route verte » projetée au niveau d'Henri-Bourassa.



Plan 7.11 : Actions pour le passage de la voie du CP : Option passage à niveau



Plan 7.12 : Actions pour le passage de la voie du CP : Option sous le viaduc, piétons



Plan 7.13 : Actions pour le passage de la voie du CP : Option sous le viaduc, cyclistes

7.4) SECTEUR HAMON

4e Orientation **Redéfinir la vocation et rehausser le caractère du petit secteur industriel de la rue Hamon, en favorisant les entreprises de pointe.**

La présence de la voie ferrée du CP, du côté est des rues Hamon et Letelier, à moins de 30 m de la majorité des terrains donnant sur ces deux rues, compromet la possibilité qu'un redéveloppement résidentiel puisse éventuellement requalifier le secteur industriel Hamon. Par contre, ce secteur industriel pourrait, à certaines conditions, faire écran entre la voie ferrée et le quartier résidentiel à l'ouest.

La présence d'une institution d'enseignement ainsi que de services médicaux à proximité génère un certain nombre d'emploi 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, est du même rapport. Les usages d'ateliers de réparation automobile ou autres ateliers, actuellement en droits acquis, sont moins compatibles. Ceux-ci pourraient avantageusement être remplacés par des industries de pointe ou des usages de bureau, de meilleure qualité architecturale et moins nuisibles.

Sur un autre plan, la voie ferroviaire du CP qui traverse la rivière des Prairies est considérée au Plan d'urbanisme de Montréal comme une des entrées de ville, qu'il faudrait mettre en valeur. À ce titre, le Plan demande que son aménagement soit convenable et marque, de manière distinctive, l'entrée dans l'île. Il engage à améliorer l'image que l'on a de la ville et de l'arrondissement dans les premiers kilomètres de la traversée en train. Le parc linéaire prévu du côté est aura cet effet, mais du côté ouest, l'architecture des bâtiments industriels et l'aménagement des cours arrières devraient tenir compte de cet objectif du Plan d'urbanisme.

Tableau 7.14

Actions détaillées		Moyens				
		Paramètres PU	Zonage	PIIA	Domaine public	Autre
4.1.	Maintenir le secteur industriel pour faire tampon entre la voie ferrée et le secteur résidentiel.	■	■			
4.2.	Favoriser le remplacement des divers ateliers par des entreprises de pointe ou des bureaux.		■			
4.3.	Améliorer la qualité architecturale et paysagère des bâtiments et terrains industriels.			■		
4.4.	Minimiser les nuisances industrielles et favoriser la privauté et l'agrément des cours résidentielles bordant le secteur industriel.		■	■		
4.5.	Mettre en valeur l'entrée sur l'île en améliorant le paysage bordant le corridor ferroviaire.			■		
4.6.	Limiter la création d'ilots de chaleur.			■	■	

Objectif 4a

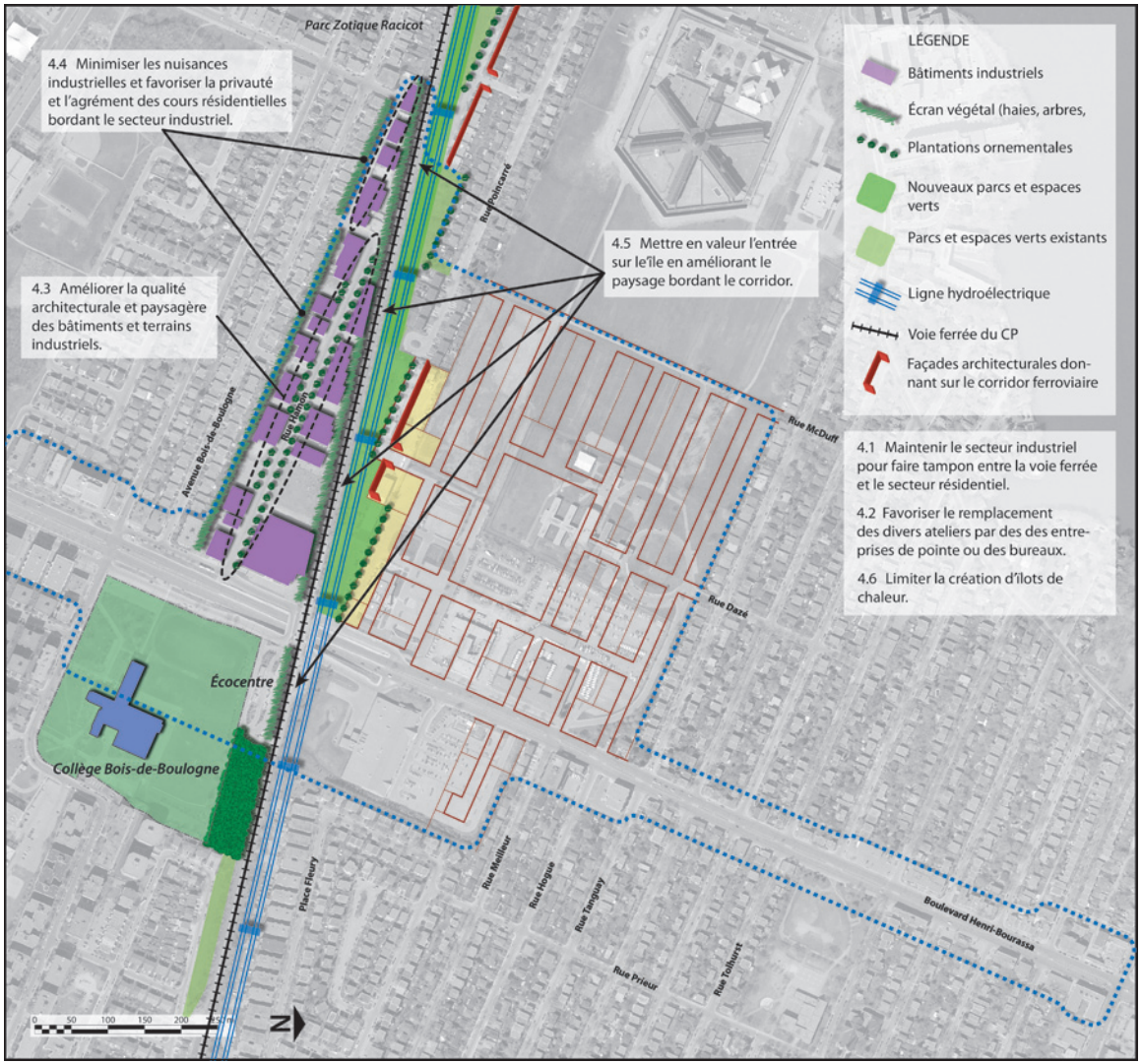
Favoriser la requalification du secteur en rehaussant son image.

Objectif 4b

Utiliser le secteur industriel comme tampon entre la voie ferrée et le secteur résidentiel voisin.

Objectif 4c

Mettre en valeur l'entrée sur l'île de Montréal par la voie du CP.



Plan 7.14 : Actions pour le secteur Hamon

8. Concept de design urbain



Les orientations, objectifs, moyens et actions exposés à la section précédente permettent d'encadrer le développement du secteur dans les années futures. Afin cependant d'illustrer la vision sous-jacente, un concept de design urbain du boulevard Henri-Bourassa et du secteur central a été réalisé, en plans, coupes et axonométries. Ce concept de design urbain présente deux visions d'ensemble de ce que pourrait être le développement futur, l'une au minimum des exigences de densité du PMAD et l'autre au maximum de ce que pourrait éventuellement permettre le règlement de zonage.

Le concept figuré doit être considéré à titre d'exemple d'application des objectifs et actions précédents et devrait, à ce titre, inspirer chaque intervention publique ou privée. Cependant, il ne doit pas être vu comme étant strictement contraignant en regard de la géométrie et de l'aménagement des emprises publiques, ni en regard de l'implantation ou de la volumétrie architecturale, au même titre que le serait un règlement de Plan d'ensemble.

Pour l'aménagement du domaine public, le concept de design urbain constitue une sorte d'avant-projet ou d'ébauche, à préciser. Pour l'aménagement du domaine privé, il constitue une démonstration de ce qui pourrait être conçu, principalement en ce qui concerne les implantations et les volumes des bâtiments, pour atteindre les objectifs et les actions du PPU, mais sans fermeture à d'autres possibilités. Chaque développement privé devrait en fait s'intégrer au concept d'ensemble sans avoir à être à l'identique de ce qui est dessiné.



Plan 8.1 : Plan image de l'ensemble du secteur du PPU

8.1) Aménagement du secteur central, densité minimale

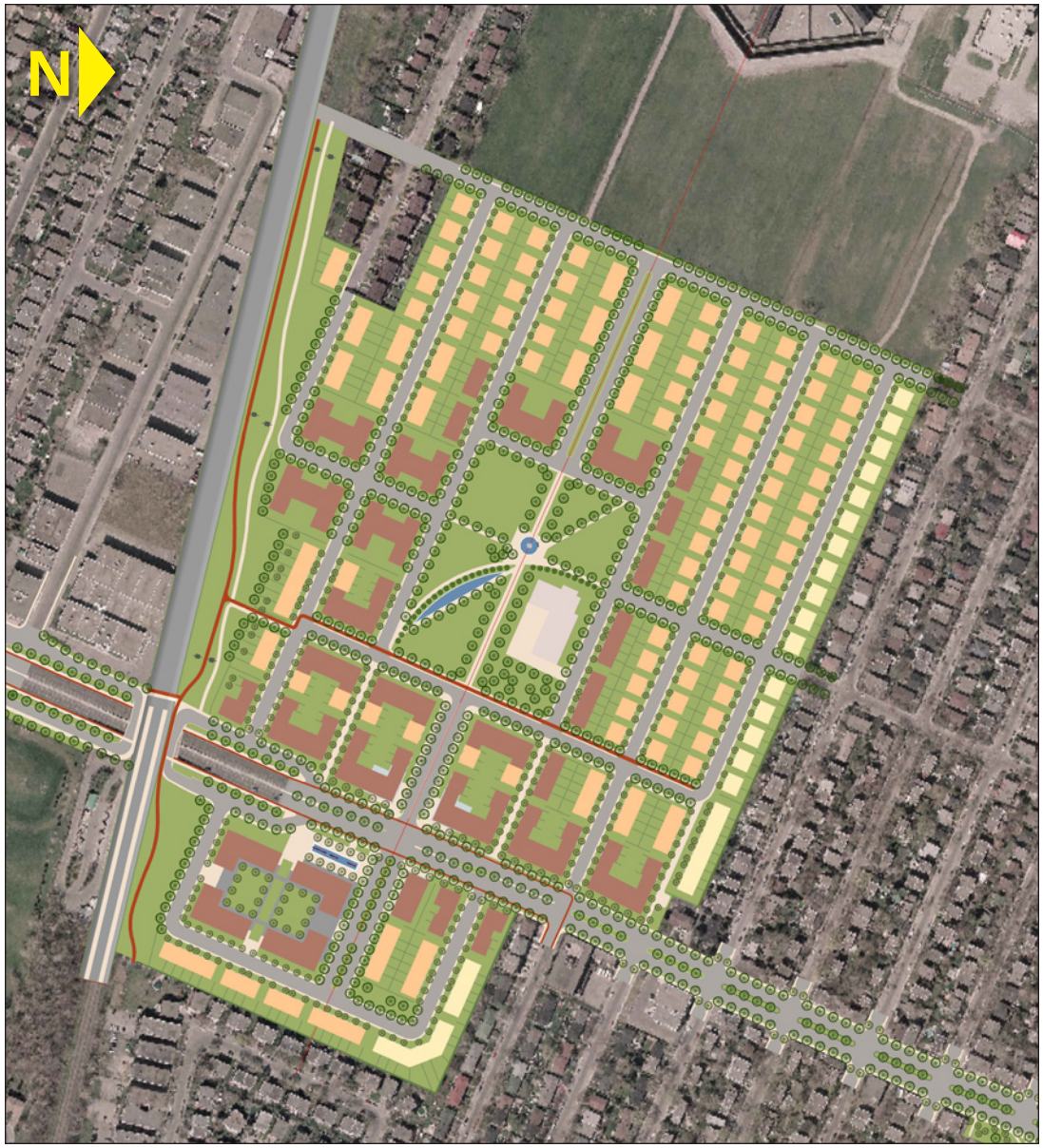
A) Plan d'ensemble

Le concept de design urbain pour l'aménagement du secteur central répond aux objectifs et aux actions d'aménagement de la première grande orientation du PPU, soit les objectifs et les actions de la section 7.1 au chapitre 7 du document.

Le plan image et les vues aériennes suivantes illustrent schématiquement le tracé des rues, les implantations de bâtiments, la volumétrie d'ensemble, les plantations et les voies piétonnes et cyclables. La volumétrie présentée ici illustre le cas où aucun bâtiment ne dépasserait quatre étages et où la densité globale rencontrerait le mininum exigé par le PMAD.

À la suite sont présentés des plans illustrant la répartition des types de bâtiment, un phasage possible. Ces plans sont indicatifs. Les contraintes en ces matières seront plutôt traitées au chapitre suivant.

De même, les dénombrements de logements qui sont présentés dans la grille accompagnant le plan de phasage sont à titre indicatif et ne constituent pas des seuils minimaux ou maximaux à respecter. Les seuils minimaux et maximaux, exprimés en coefficients d'occupation du sol, sont présentés au chapitre suivant.



Plan 8.2 : Plan image du secteur centre

B) Vues aériennes



Plan 8.3 : Vue aérienne axonométrique vers le nord-ouest de Montréal



Plan 8.4 : Vue aérienne des axes vers la prison de Bordeaux



Plan 8.5 : Vue aérienne vers l'est de Montréal



Plan 8.6 : Répartition des typologies résidentielles et des hauteurs maximales

C) Typologies

Le plan ci-contre illustre une répartion possible des types de bâtiment correspondant à la version minimale du concept de design urbain.

Cette répartition est simplifiée en vue de créer une image compréhensible. Il y aura nécessairement dans un développement achevé plus de variété dans les types, les implantations et les volumes.

D) Phasage

Le tableau et le plan suivant, présentant des phases de développement sont à titre indicatif, afin d'illustrer ce à quoi pourrait parvenir le développement à son terme, en respectant le minimum de densité exigé par le PMAD.

Tableau 8.1: Nombre de logements et densité brute par phase

Phase	Nombre log.	Superficie comm.	Densité log\hect
1a	98		70
1b	387	1 400 m^2	100
1c	272		79
Total 1	757	1 400 m^2	
2	217		102
3a	518		87
3b	434		56
Total 3	952		
4	246	9 850 m^2	(69)
TOTAL	2 172	11 250 m^2	80

Les densités brutes sont ici égales aux densités nettes multipliées par 60%, soit le pourcentage global de terrain à construire.



Plan 8.7 : Illustration de phases de développement possibles

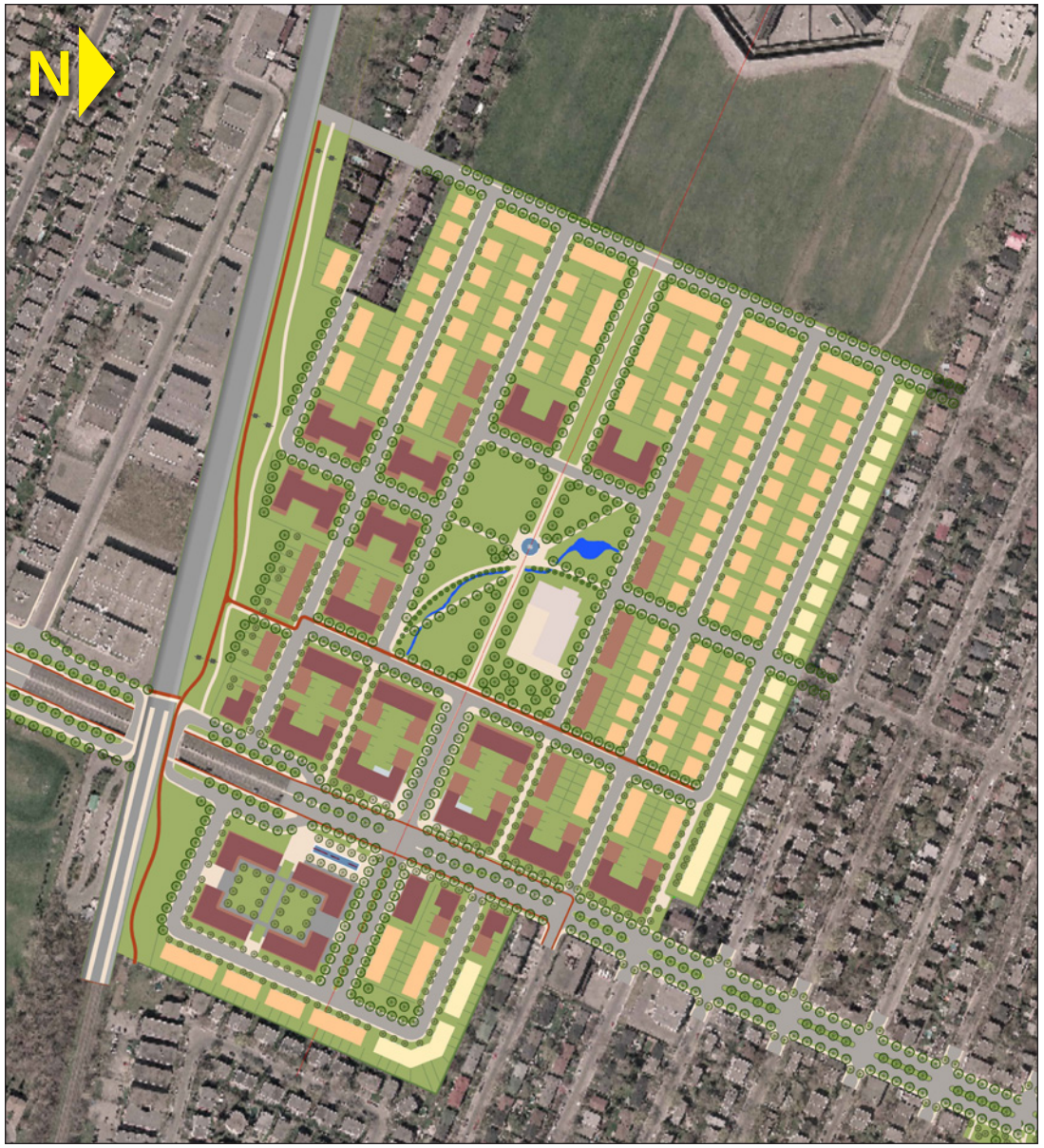
8.2) Aménagement du secteur central, densité maximale

A) Plan d'ensemble

Le plan image et les vues aériennes suivantes illustrent schématiquement le tracé des rues, les implantations de bâtiments, la volumétrie d'ensemble, les plantations et les voies piétonnes et cyclables. La volumétrie présentée ici illustre le cas où plusieurs bâtiments atteindraient 6 étages et où la densité globale rencontrerait le maximum proposé par le PPU.

À la suite sont présentés des plans illustrant la répartition des types de bâtiment, un phasage possible. Ces plans sont indicatifs. Les contraintes en ces matières seront plutôt traitées au chapitre suivant.

De même, les dénombrements de logements qui sont présentés dans la grille accompagnant le plan de phasage sont à titre indicatif et ne constituent pas des seuils minimaux ou maximaux à respecter. Les seuils minimaux et maximaux, exprimés en coefficients d'occupation du sol, sont présentés au chapitre suivant.



Plan 8.8 : Plan image du secteur centre

B) Vues aériennes



Plan 8.9 : Vue aérienne axonométrique vers le nord-ouest de Montréal



Plan 8.10 : Vue aérienne axonométrique vers le sud-est de Montréal



Plan 8.11 : Répartition des typologies résidentielles et des hauteurs maximales

C) Typologies

Le plan ci-contre illustre une répartion possible des types de bâtiment correspondant à la version maximale du concept de design urbain.

Cette répartition est simplifiée en vue de créer une image compréhensible. Il y aura nécessairement dans un développement achevé plus de variété dans les types, les implantations et les volumes.

LÉGENDE

- Multifamilial, 6 étages
- Multifamilial, 4 étages
- Plex en rangée, 4 étages
- Plex en rangée, 3 étages
- Plex en rangée, 2 étages ou maisons en rangée 2 étages
- Plex jumelés. 3 étages
- Plex jumelés, 2 étages ou maisons jumelées 2 étages
- École
- Commerce R-de-C
- Parc ou espace vert
- 3 Nombre d'étages maximal

D) Phasage

Le tableau et le plan suivant, présentant des phases de développement sont à titre indicatif, afin d'illustrer ce à quoi pourrait parvenir le développement à son terme, au maximum de ce que permettraient les paramètres du PPU.

Tableau 8.1: Nombre de logements et densité brute par phase

Phase	Nombre logement	Superficie comm.	Densité log/hect
1a	110		79
1b	483	1 400 m^2	125
1c	316		92
Total 1	757	1 400 m^2	
2	292		138
3a	624		105
3b	434		56
Total 3	952		
4	330	9 850 m^2	(93)
TOTAL	2 591	11 250 m^2	95

Les densités brutes sont ici égales aux densités nettes multipliées par 60%, soit le pourcentage global de terrain à construire.



Plan 8.12 : Illustration de phases de développement possibles



Plan 8.13 : Accès et sens de circulation

8.3) Aménagement des rues locales dans le secteur central

A) Accès et sens de circulation

Le plan ci-contre indique les accès automobiles et les sens de circulation pour le réseau de rues dans le secteur central.

(1) L'opportunité de donner accès au secteur central par les rues Poincaré, McDuff ou Dazé doit être évaluée au fur et à mesure du développement, afin de limiter le transit automobile par les rues locales. Les accès par ces rues pourraient se limiter à la circulation piétonne et cycliste.

(2) La rue Poincaré pourrait se terminer en cul-de-sac, par un tourne-bride.

LÉGENDE

- Sens de circulation
- Accès
- Accès potentiel à évaluer

B) Typologie des rues

Le plan ci-contre illustre les types de rue, les dimensions d'emprises et les caractéristiques des voies pour les rues dans le secteur central. Les codes lettre correspondent aux coupes de rue qui suivent.

Tableau 8.2: Emprises et caractéristiques des voies

	Type	Emprise	Caractéristiques
A	Collect.	30 m	4 voies 2 stat.
B	Collect.	27 m	2 voies 2 stat.
C	Collect.	22 m	2 voies 1 stat. 1 allée piétonne 1 piste cyclable
D	Collect.	18 m	2 voies 2 stat.
E	Collect.	17 m	2 voies 1 stat.
F	Locale	16 m	1 voies 2 stat.
G1	Rue piétonne	8 m	1 allée piétonne
G2	Passage piéton	10 m	1 allée piétonne 1 piste cyclable

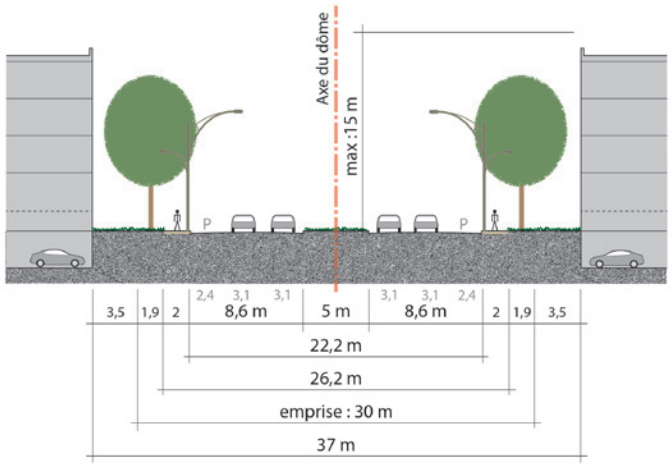


Plan 8.14 : Types de segments de rue

G) Coupes de rue

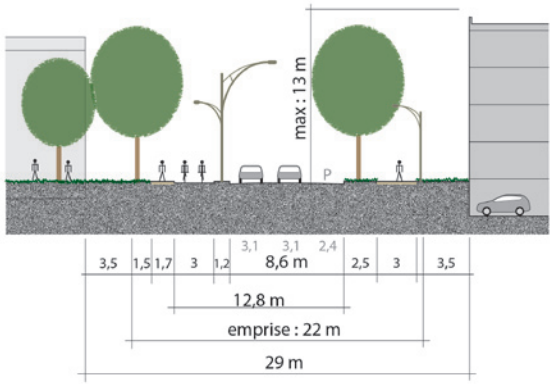
A

Collectrice centrale, 4 étages
(au sud du parc)



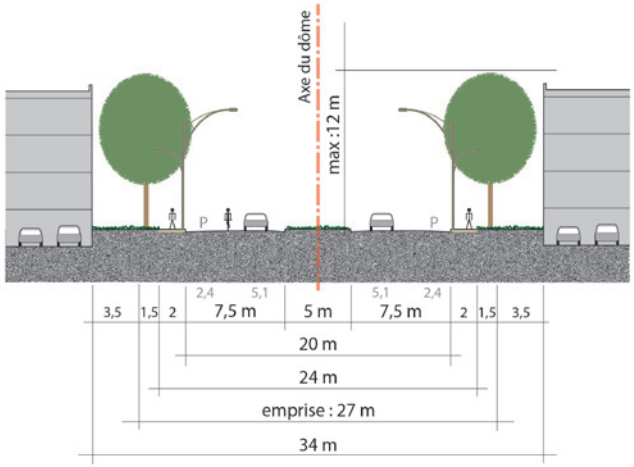
C

Collectrice, sud du parc, 4 étages



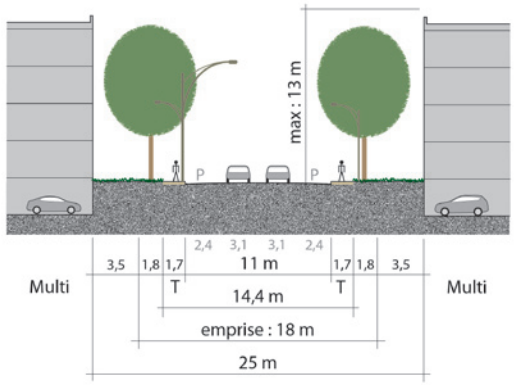
B

Collectrice centrale, 3 étages
(au nord du parc)



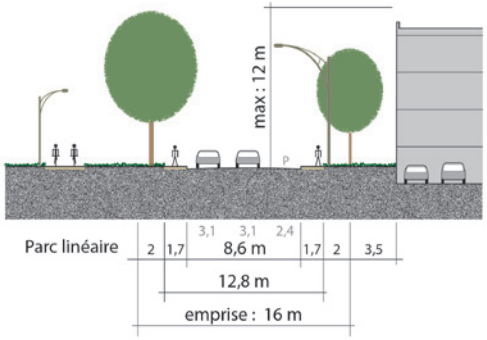
D

Collectrice, ouest du parc, 4 étages
(rue Dazé)



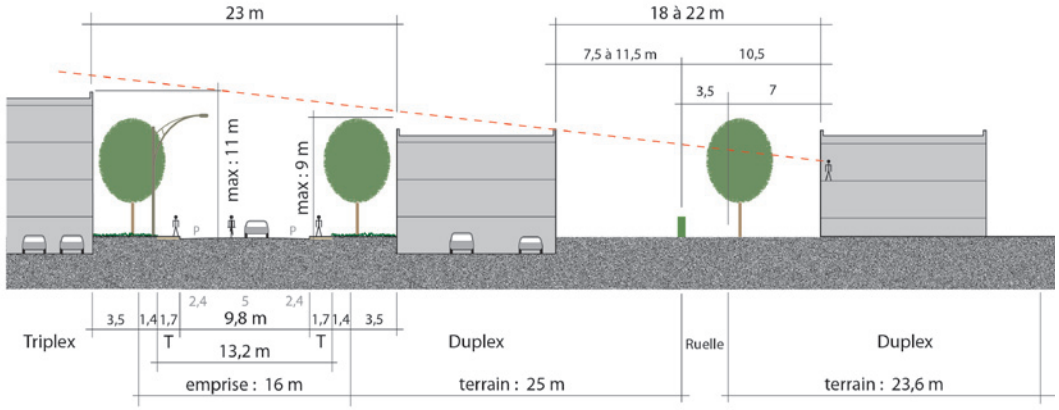
E

Collectrice, 3 étages
(Poincaré, McDuff)



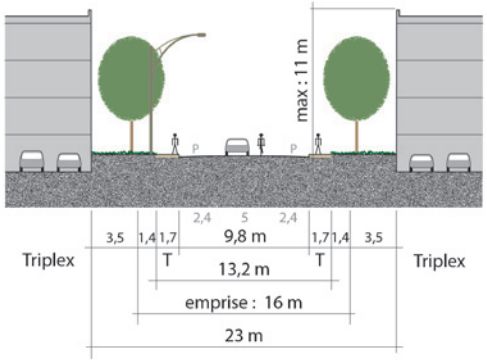
F 2

Rue locale, 2-3 étages
(rue Hogue)



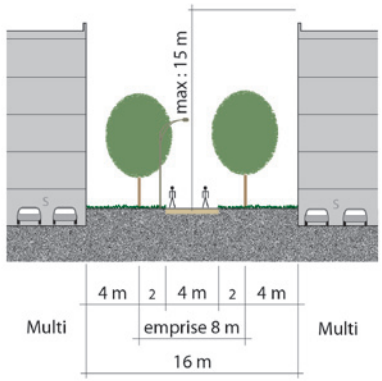
F 1

Rue locale, 3 étages
(rue Meilleur, ...)



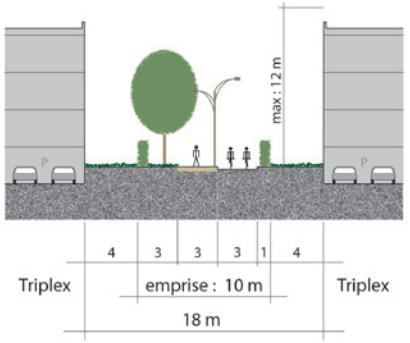
G 1

Rue piétonne, 4 étages
(bordant Henri-Bourassa)



G 2

Rue piétonne, 3 étages
(bordant le parc linéaire)





Plan 8.15 : Vue aérienne axonométrique vers l'ouest

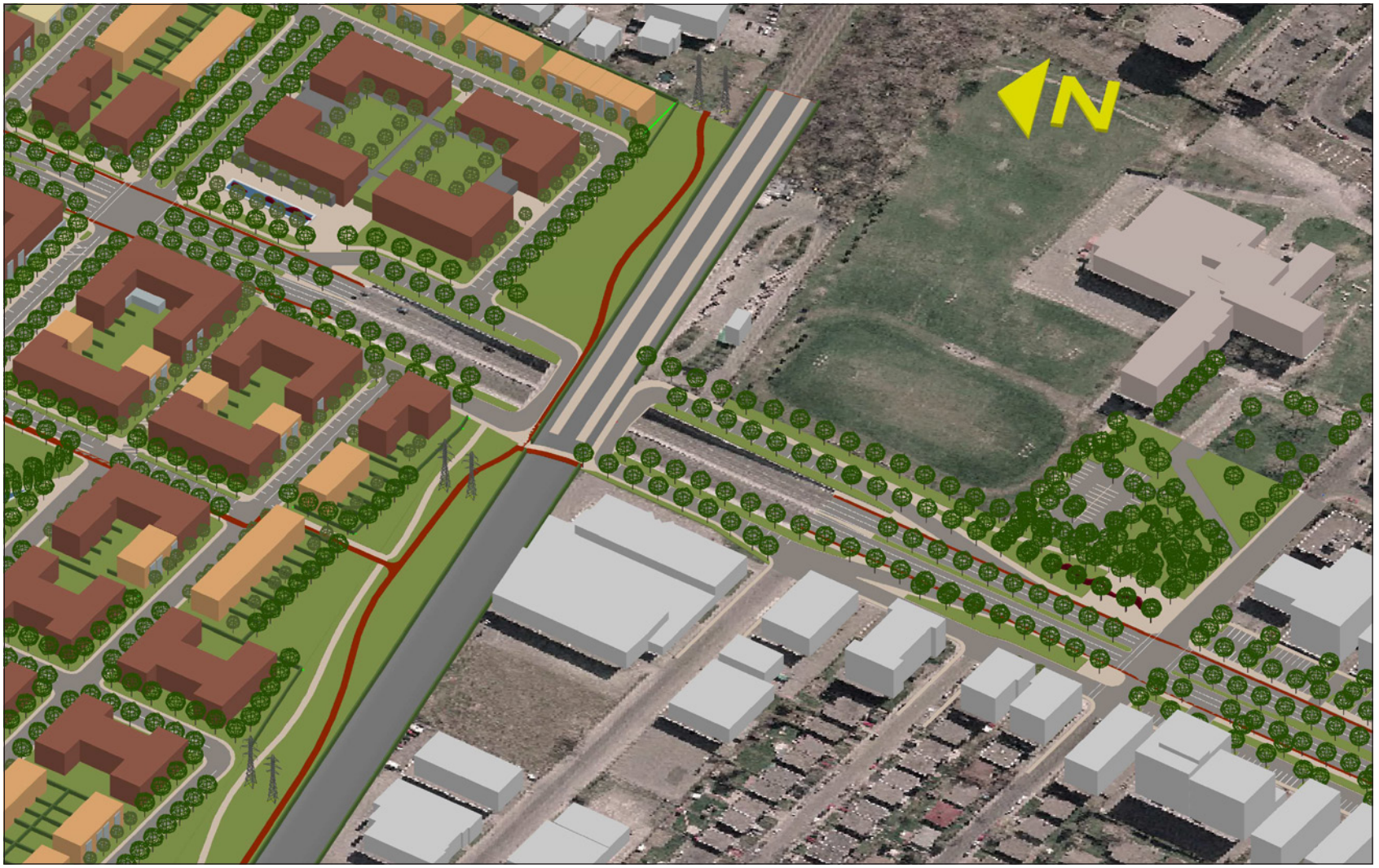
8.4. Aménagement du boulevard Henri-Bourassa

Le concept de design urbain pour l'aménagement du boulevard Henri-Bourassa Ouest répond aux objectifs d'aménagement de la deuxième grande orientation du PPU.

Le plan image et les vues aériennes suivantes illustrent schématiquement le tracé des voies de circulation, les plantations et les voies piétonnes et cyclables.

À la suite de ceux-ci sont présentés des plans et coupes de différentes sections du boulevard, d'est en ouest. Ces plans sont indicatifs. Les contraintes en ces matières seront plutôt traitées au chapitre suivant.

H) Vue aérienne du passage de la voie ferrée



Plan 8.16 : Vue aérienne axonométrique vers le sud-est entre l'avenue Bois-de-Boulogne et l'entrée du développement

A) Plan et vue aérienne d'ensemble



Plan 8.15 : Plan image de l'ensemble du boulevard Henri-Bourassa Ouest

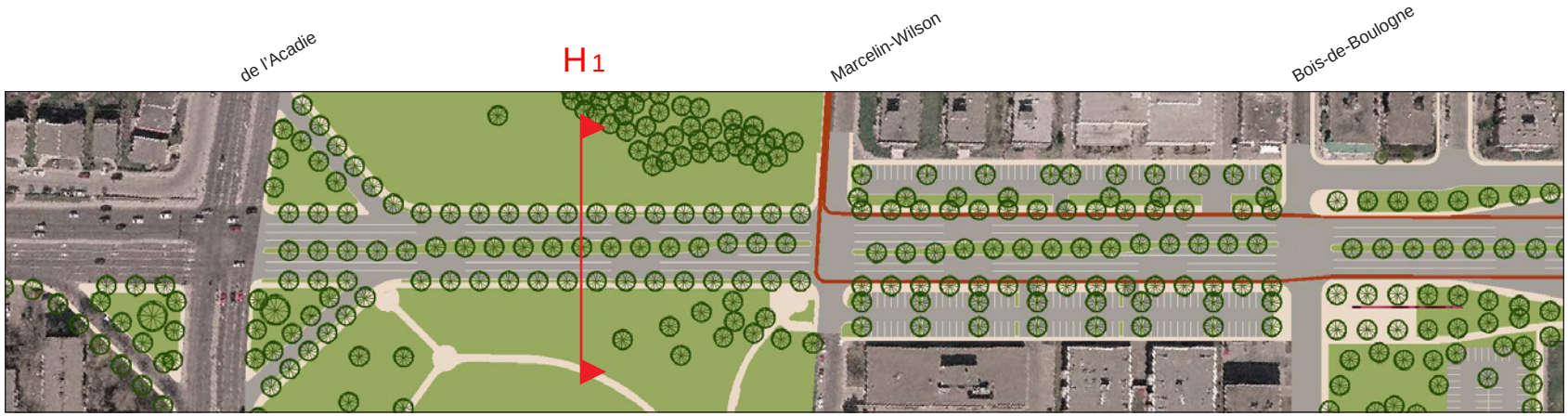


Plan 8.17 : Vue aérienne axonométrique vers le nord

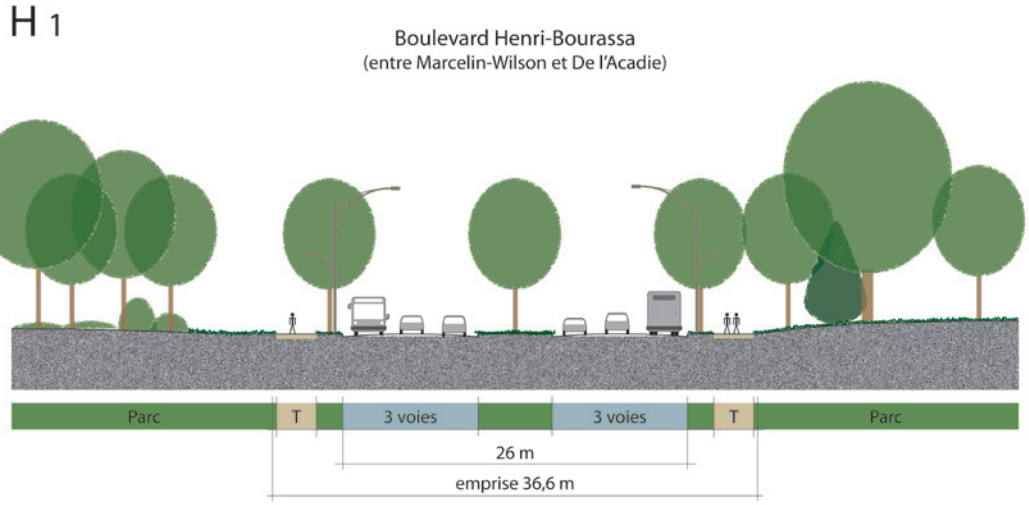

Meilleur
Tanguay
Tolhurst
Waverly
Saint-Urbain
Saint-Laurent


N

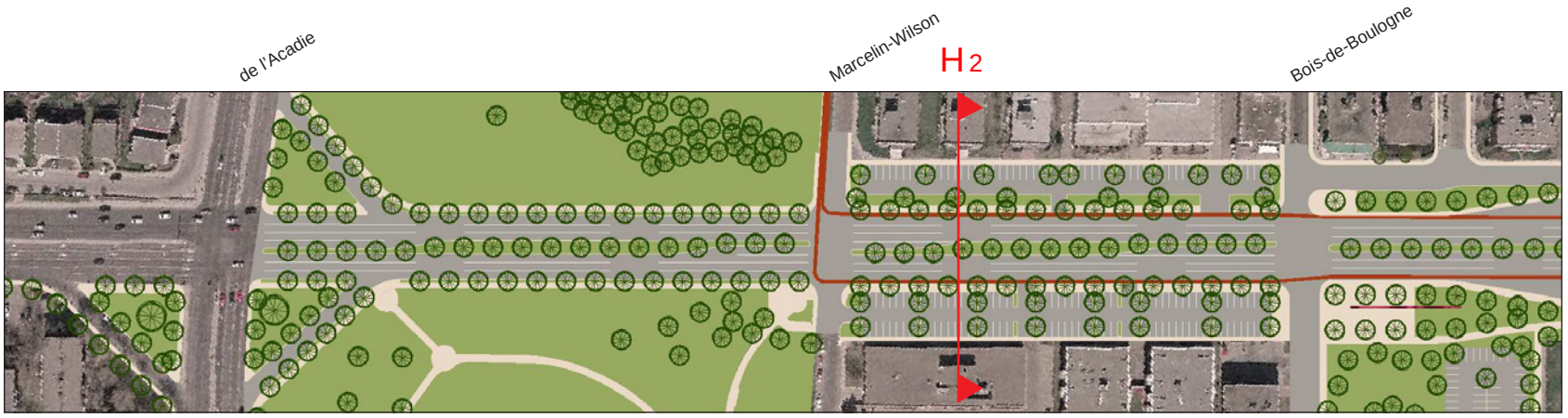
B) Tronçon de L'Acadie à Marcelin-Wilson



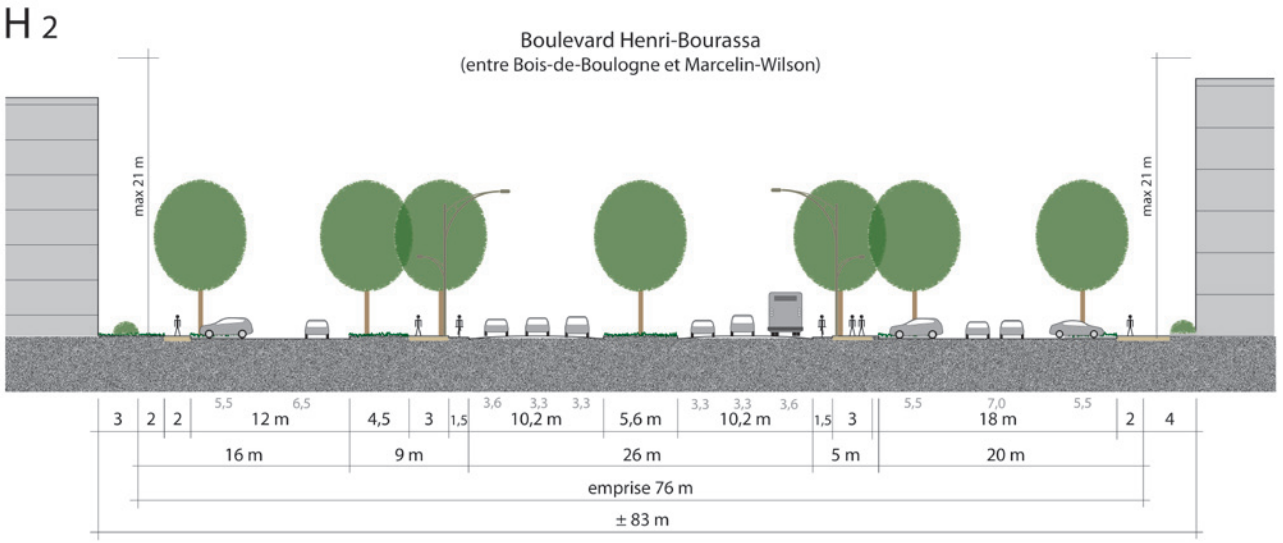
Plan 8.18



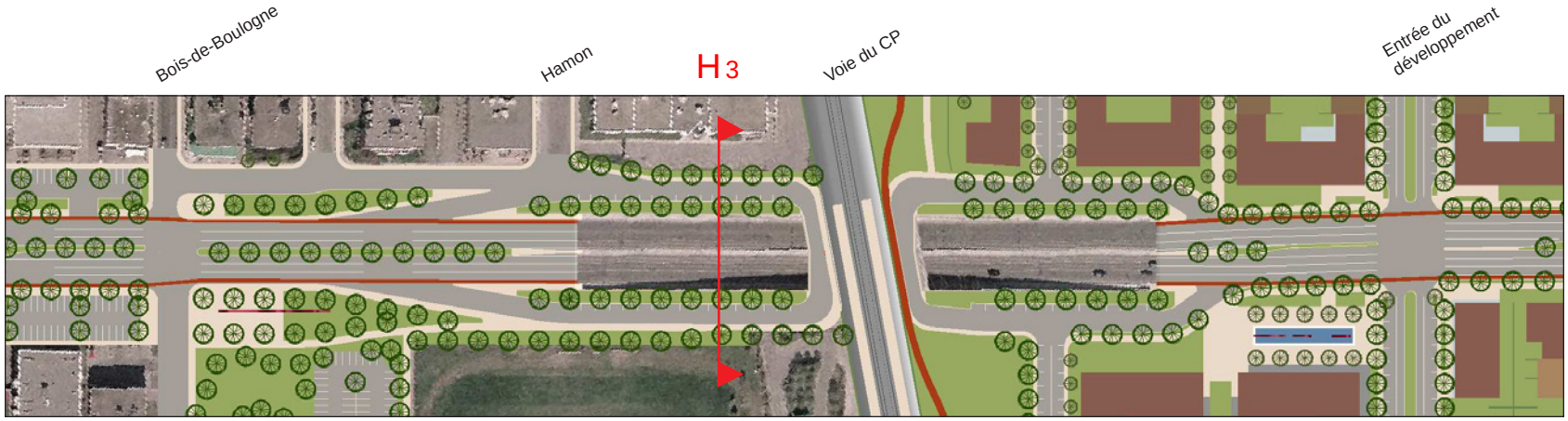
C) Tronçon de Marcelin-Wilson à Bois-de-Boulogne



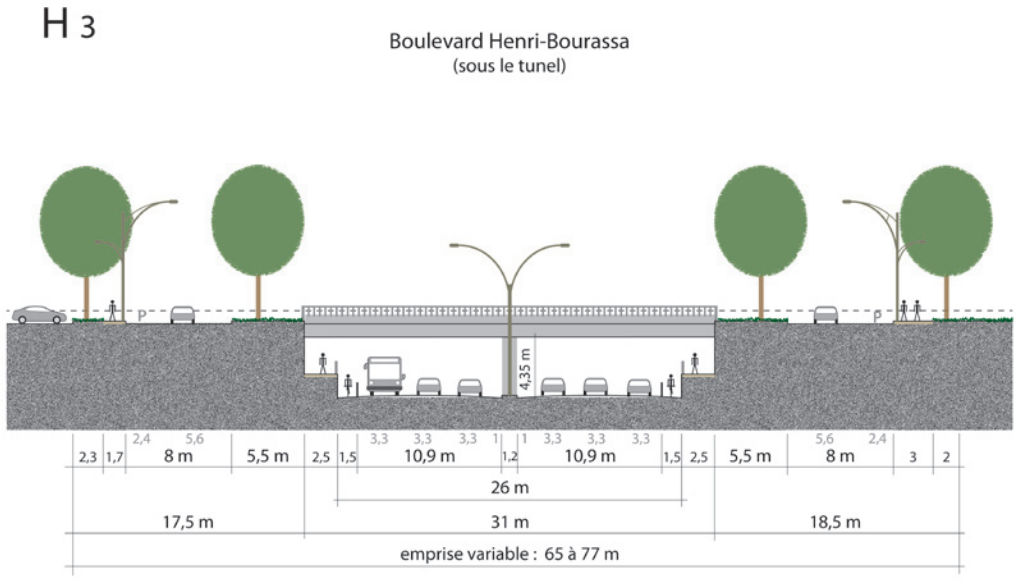
Plan 8.19



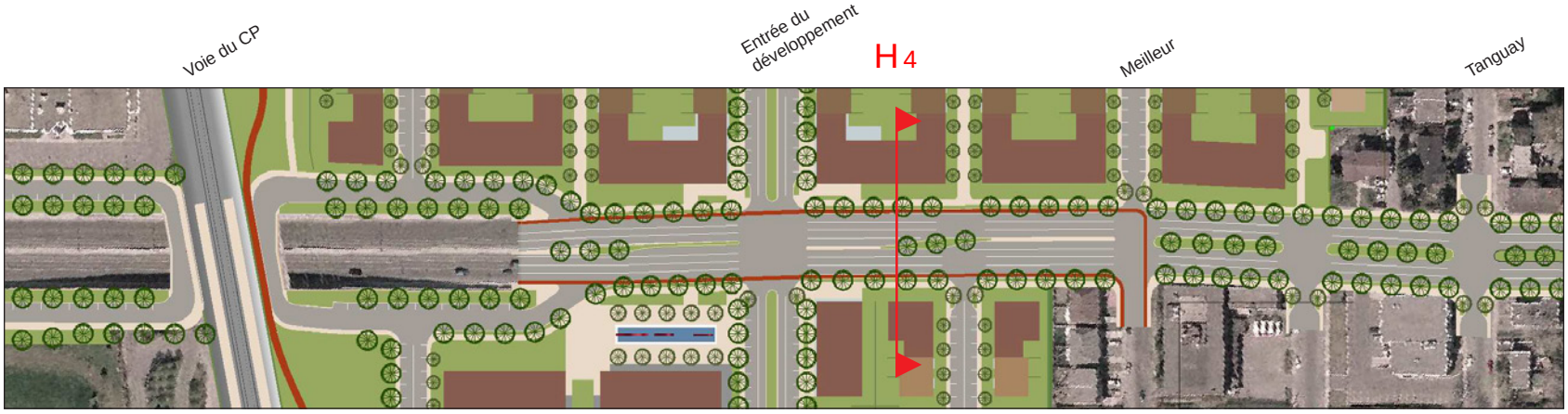
D) Tronçon sous le tunnel entre Bois-de-Boulogne et l'entrée du Loblaws



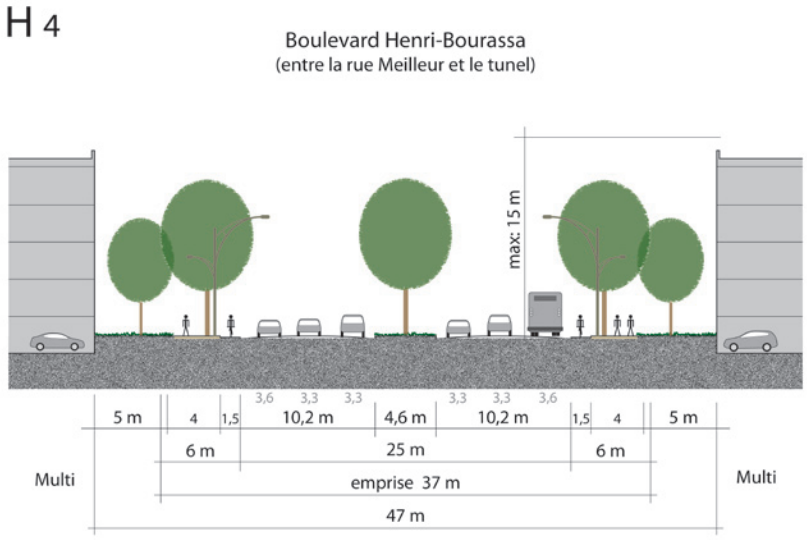
Plan 8.20



E) Tronçon de la voie du CP à Tanguay



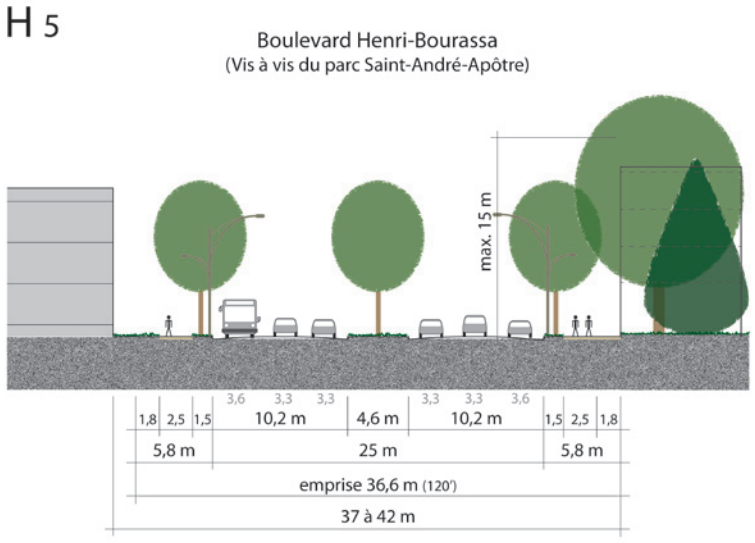
Plan 8.21



F) Tronçon de Meilleur à Waverly



Plan 8.22



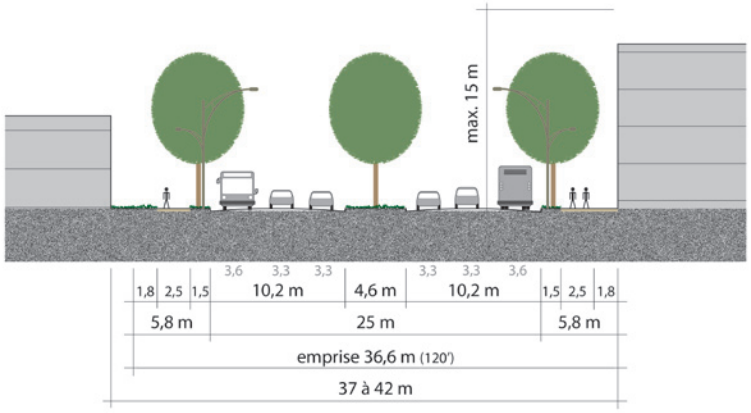
G) Tronçon de Tolhurst à Saint-Laurent



Plan 8.23

H 6

Boulevard Henri-Bourassa
(entre le boulevard Saint-Laurent et la rue Meilleur)



9. Étapes de mise en œuvre



La mise en œuvre du PPU devra s'étaler sur plusieurs années.

Le développement du secteur central comprend des phases qui s'amorceront vraisemblablement à l'intérieur de deux ans et s'étendront à moyen terme, soit au-delà de cinq ans. D'autres, sur les terrains gouvernementaux, pourraient aussi bien s'amorcer à moyen terme qu'être reportés à beaucoup plus long terme. La disponibilité des terrains et les lois du marché dicteront les phases de développement. L'aménagement des parcs suivra la réalisation des phases.

La programmation de réfection des infrastructures routières en 2013, pour le boulevard Henri-Bourassa Ouest, permet de figurer ce que pourraient être les étapes de transformation du boulevard. La direction des transports de la Ville de Montréal est responsable de l'aménagement de l'artère et possède son propre échéancier. La réfection de la chaussée du boulevard entre Meunier et l'Acadie devrait se faire à partir de 2017, et se réaliser par étapes en quelques années. Le tronçon entre Meunier et Saint-Laurent, dont la réfection était déjà planifiée lors de la rédaction du présent PPU, devra attendre plus tard pour être refait. Des plans de modification de la géométrie de certains carrefours problématiques sont prévus pour être réalisés à court ou moyen terme.

L'aménagement de la route verte cyclable suit un échéancier indépendant de tout autre aménagement du secteur. Un premier tronçon, au nord d'Henri-Bourassa, devrait être réalisé en 2015. Les voies cyclables sur le boulevard et dans le nouveau développement doit suivre la reconfiguration ou réalisation des voies de circulation.

Tableau 9.1 : Ampleur, ordre du délai de réalisation et projection du début de réalisation des étapes de mise en oeuvre, par catégorie d'intervention

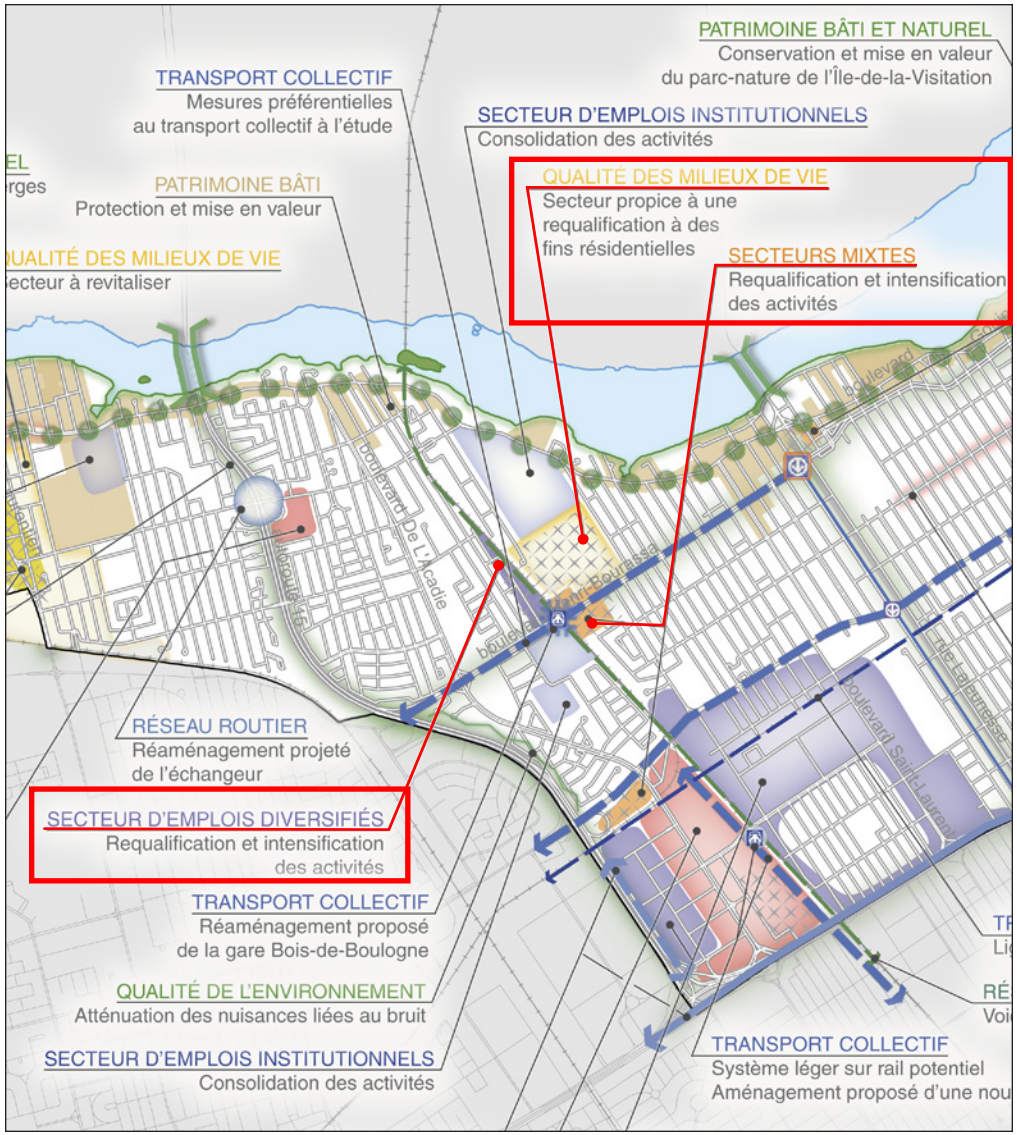
Étape	Ampleur	Ordre de durée *	Début de réalisation
Développement du secteur central			
Phase 1a	± 100 log.	1-2 ans	Court terme
Phase 1b	± 380 log.	4-6 ans	Court terme
Phase 1c	± 270 log.	2-4 ans	Moyen ou long terme
Phase 2	± 220 log.	2-4 ans	Moyen ou long terme
Phase 3a	± 520 log.	3-5 ans	Moyen ou long terme
Phase 3b	± 430 log.	3-5 ans	Long terme
Phase 4	± 250 log.	2-3 ans	Long terme
Aménagement des parcs			
Parc de voisinage	2,2 hect.	1 an	Moyen ou long terme (avec la phase 3a)
Parc linéaire	1,9 hect.	1 an	Moyen ou long terme (avec la phase 2)
Réfection du boul. Henri-Bourassa			
Tronçon l'Acadie à Bois-de-Boulogne	450 m	1 an	Moyen terme (2017 ...)
Tronçon Bois-de-Boulogne à Meilleur	660 m	1 an	Moyen terme (2017 ...)
Tronçon Meilleur à Meunier	425 m	1 an	Moyen terme (2017 ...)
Tronçon Meunier à Saint-Laurent	425 m	1 an	Long terme (pas avant 2020)
Aménagement des voies cyclables			
Route verte au nord d'Henri-Bourassa	2,5 km et +	1 an	Court terme (2015)
Route verte au sud d'Henri-Bourassa	1,5 km et +	1 an	Moyen ou long terme
Voies cyclables sur le Henri-Bourassa	850 m	1 an	Moyen ou long terme (2017 ...)
Liens aux voies cyclables locales	1,8 km	1 an	Moyen ou long terme (2017 ...)
Voie cyclable dans le développement	450 m	1 an	Moyen ou long terme (avec la phase 2)

Note*: les ordres de durée de réalisation dans le tableau ne sont pas des durées cumulatives et ne détaillent pas le nombre de mois des travaux.

10. Modifications aux paramètres réglementaires



Les orientations et les objectifs énoncés au chapitre 6 du PPU ainsi que le concept de design urbain développé au chapitre 7 amènent à modifier les paramètres réglementaires du Plan d'urbanisme et à proposer des modifications au règlement d'urbanisme de l'arrondissement, touchant le règlement de zonage et les objectifs et critères de PIIA applicables au secteur du PPU.



Plan 10.1 : Modification à la carte *Synthèse des orientations pan montréalaises*
(modifications encadrées en rouge)

10.1. Modifications au paramètres du Plan d'urbanisme

Les paramètres du Plan d'urbanisme de Montréal qui encadrent la réalisation des plans de zonage des arrondissements, tels que définis par les plans *3.1.1 Affectation du sol, 3.1.2 Densité de construction, 2.5.1 Parcs et espaces verts,* et *2.6.1 Patrimoine bâti du Plan d'urbanisme*, ainsi que par les plans de la section 1.5 du Chapitre d'arrondissement du Plan d'urbanisme, sont modifiés de manière à répondre aux orientations et aux objectifs du présent PPU.

A) La carte synthèse des orientations

La carte présentant la synthèse des orientations pan montréalaises pour l'arrondissement d'Ahuntsic est modifiée pour changer les vocations de trois secteurs faisant partie du territoire du PPU.

Le secteur mixte correspondant aux terrains des anciens ateliers du MTQ et de la SAAQ est remplacé par un nouveau secteur propice à une requalification à des fins résidentielles, sous la thématique Qualité des milieux de vie. Ce nouveau secteur va d'Henri-Bourassa à la rue McDuff, entre Tanguay et la voie ferrée du CP. Les limites du secteur à vocation d'emploi institutionnel de la prison de Bordeaux sont redéfinies pour exclure la partie située au sud de la rue McDuff, et par le fait même la prison Tanguay.

Un nouveau secteur mixte, de requalification et intensification des activités est établi sur les terrains près de la gare Bois-de-Boulogne. Le secteur propice à un développement résidentiel correspondant au secteur Hamon du PPU est remplacé par un nouveau secteur d'emplois diversifiés, Requalification et intensification des activités.

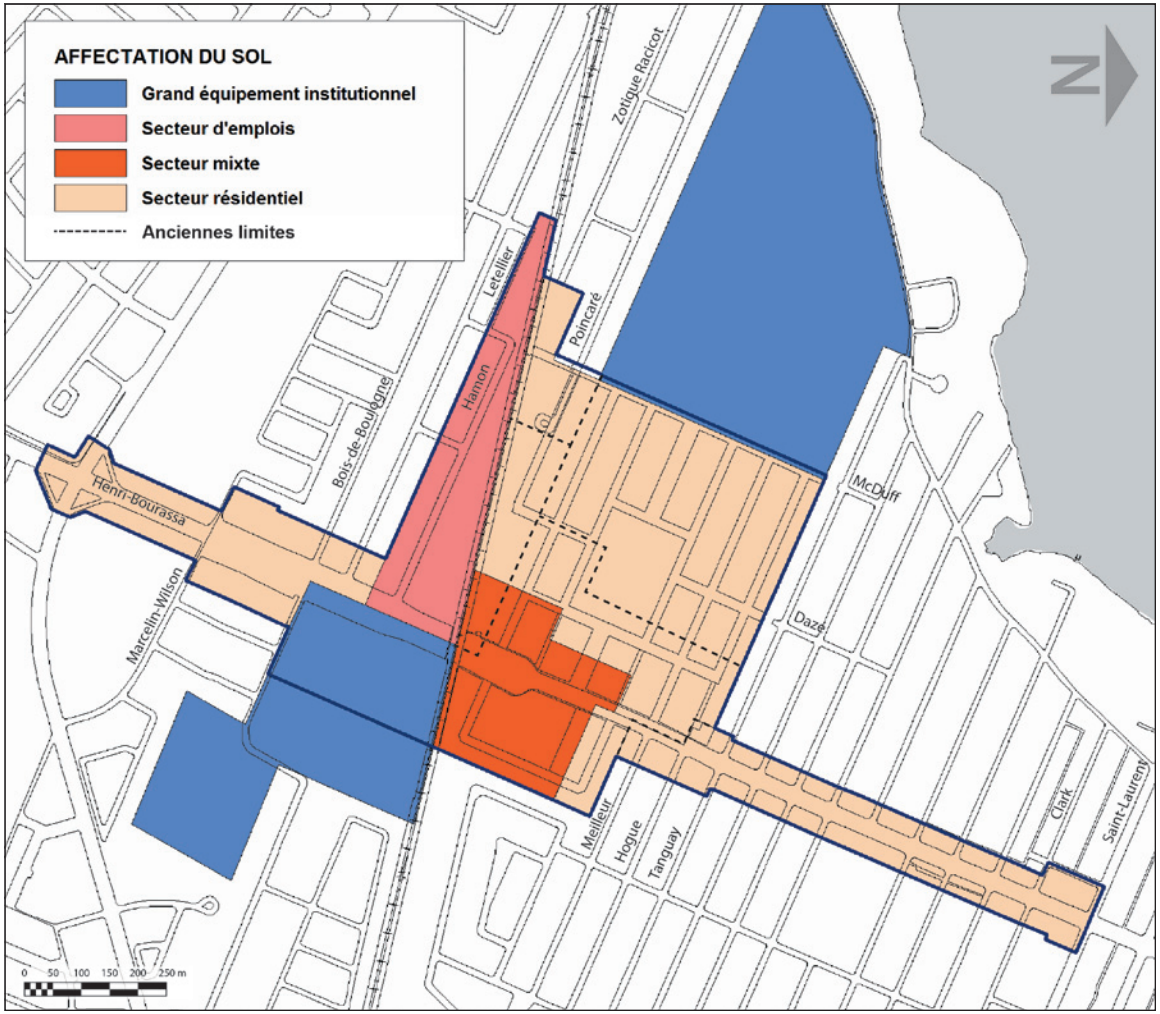
B) L'affectation du sol

La carte d'affectation du sol est modifiée quant aux limites des secteurs.

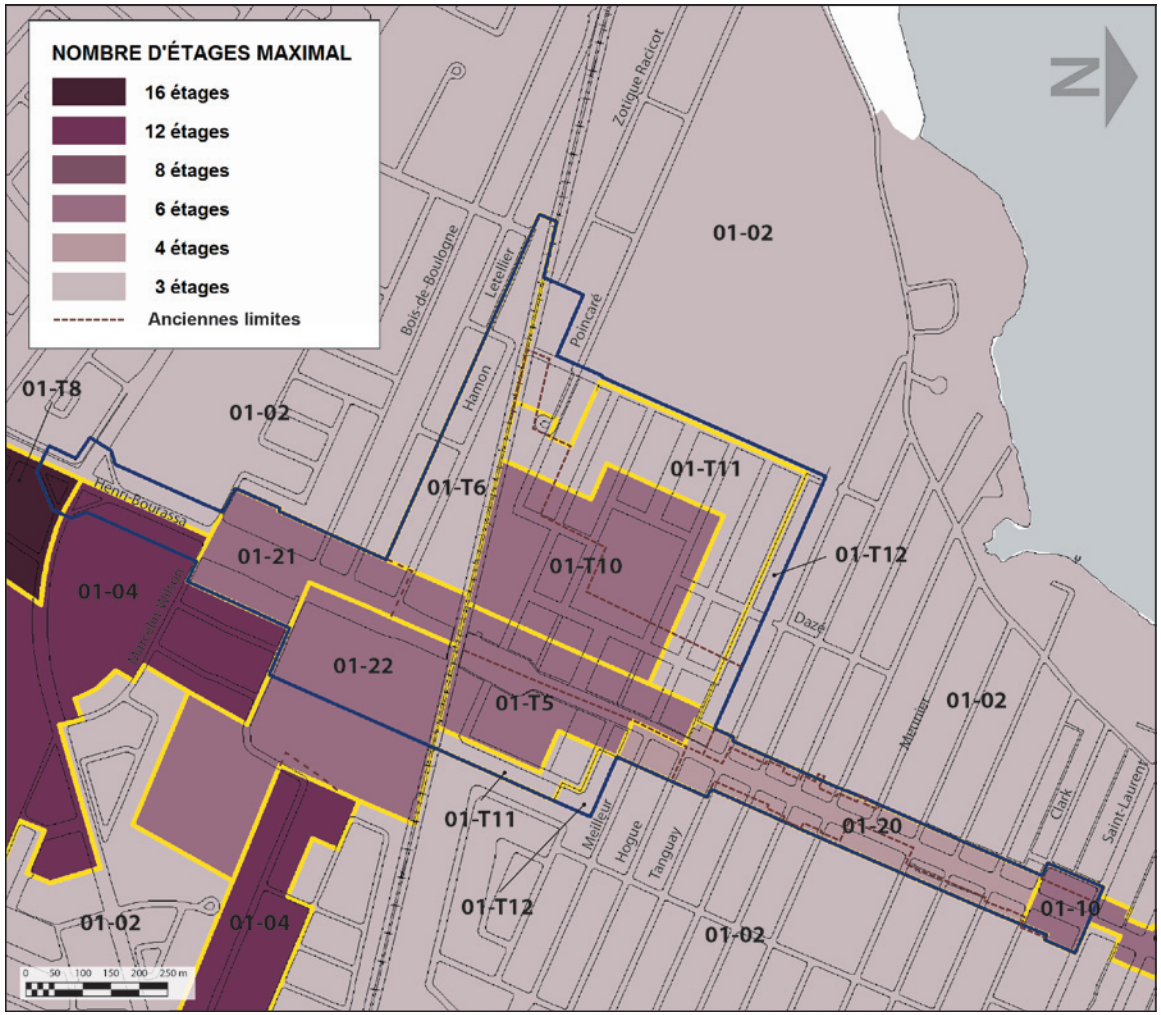
Dans le secteur central, du côté nord d'Henri-Bourassa, l'affectation en secteur résidentiel est agrandie au détriment de l'affectation en grand équipement institutionnel, de l'affectation en secteur mixte ainsi que de l'affectation en infrastructure publique. Cela permettra à long terme le redéveloppement résidentiel des terrains de la prison Tanguay

L'affectation en secteur mixte est réduite des deux côtés du boulevard Henri-Bourassa. Le secteur mixte réduit vise à conserver une certaine flexibilité d'usage à proximité de la gare Bois-de-Boulogne, ce qui permettrait éventuellement la réalisation d'un ensemble mixte de bâtiments commerciaux, de bâtiments à bureaux ou de bâtiments institutionnels.

L'affectation en secteur d'emploi remplace l'affectation en secteur résidentiel, entre le corridor ferroviaire et les arrière-lots des bâtiments résidentiels de la rue Saint-Réal, du boulevard Henri-Bourassa jusqu'à la rue Dudemaine.



Plan no 10.2 : Modification à la carte d'*Affectation du sol* du Plan d'urbanisme



Plan 10.3 : Modifications à la carte de *Densité de construction* du Plan d'urbanisme

C) La densité de construction

La carte de Densité de construction est modifié quant aux limites et aux paramètres des secteurs. L'ensemble de ces modifications permet d'augmenter les possibilités de redéveloppement en les distribuant sur un territoire plus grand.

Le secteur **01-T5**, de forte densité, est restreint à une bande de 50 à 60 mètres de part et d'autre du boulevard Henri-Bourassa et à une partie du terrain de Loblaw entourant le bâtiment existant. Il s'agit de limiter la plus forte densité d'occupation, multifamiliale ou de bureau, en bordure du boulevard même. Les paramètres de densité sont modifiés à la baisse. Les nombres d'étages minimal et maximal ne sont pas modifiés, mais les COS minimal et maximal sont diminués.

Du côté nord, deux secteurs de densités intermédiaires entre ce secteur 01-T5 et le secteur 01-02 sont créés. Un nouveau secteur, **01-T10**, chevauche les anciens secteurs 01-02 et 01-T5, augmentant la densité du premier et diminuant celle du second. Ce secteur vise à permettre un mélange de plex en rangée et de multifamiliaux de 3 à 6 étages.

Au périmètre du secteur central, vers le nord, le sud et l'est, le secteur **01-T11**, de faible à moyenne densité, assure une transition de hauteur entre le secteur

01-02 et les secteurs 01-T5 ou 01-T10, mais garantit en revanche une densité minimale par rapport au premier. Ce secteur vise à permettre un mélange de plex jumelés et en rangée.

Un secteur **01-20** est créé à même le secteur 01-10 original, afin de diminuer le nombre maximal d'étages, compte tenu du bâti existant limitrophe, mais d'accroître en revanche la densité minimale, et ce en vue de consolider les têtes d'îlot.

Le secteur **01-10** est agrandi en profondeur au coin de Saint-Laurent et d'Henri-Bourassa, pour couvrir l'ensemble du petit îlot au sud de Litghhall, afin d'en faciliter le redéveloppement

Un secteur **01-21** est créé à même le secteur 01-04 original, afin de limiter les hauteurs le long d'Henri-Bourassa à une hauteur se rapprochant de celles du bâti existant.

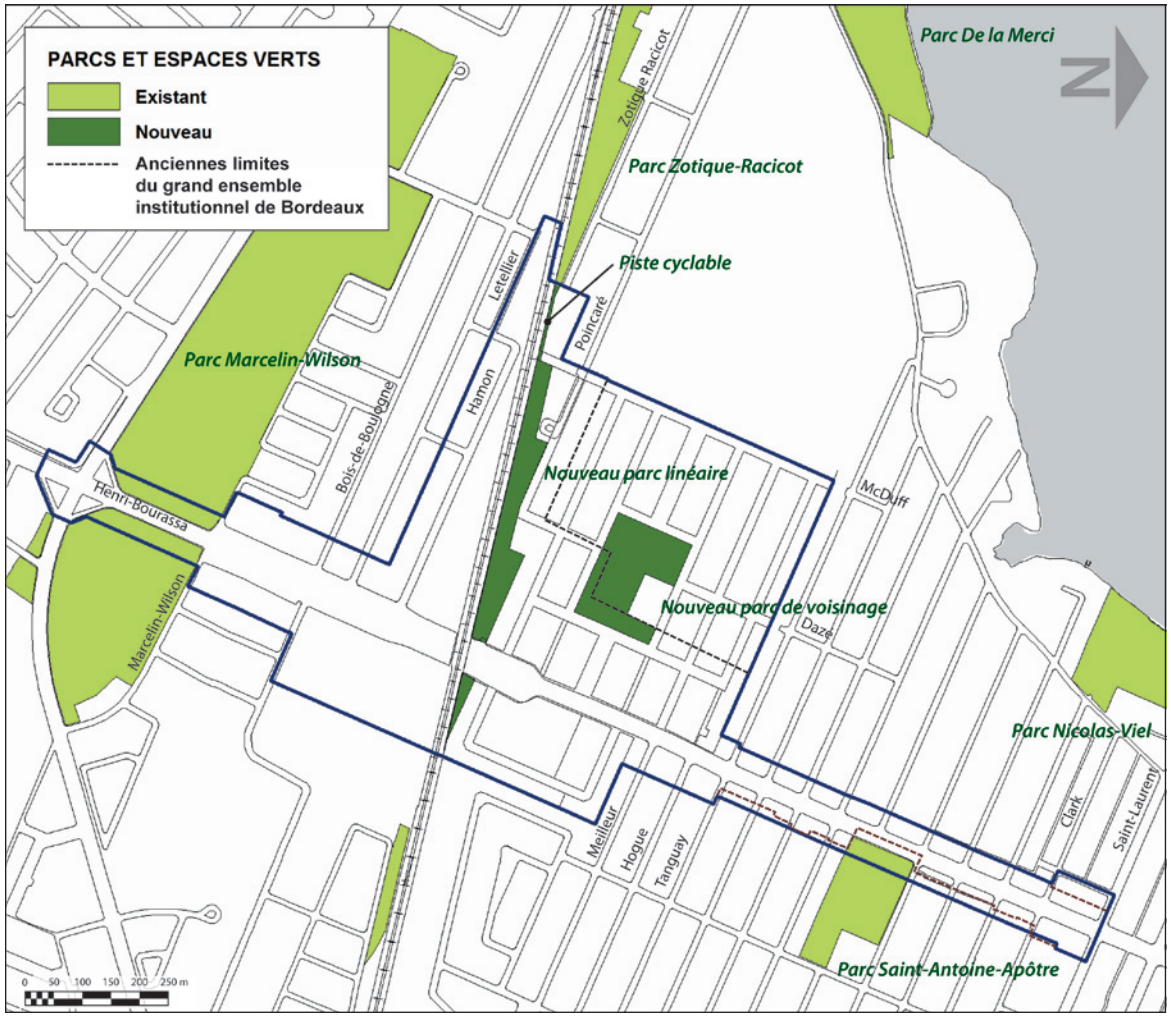
Un secteur **01-22** est créé à même le secteur 01-02 original, afin que le règlement de zonage puisse être modifié pour rendre les bâtiments du Collège Bois-de-Boulogne conformes à l'égard du nombre d'étages autorisé.

Les paramètres du secteur **01-T6** ne sont pas modifiés car ils correspondent à la nouvelle vocation recherchée.

Note : Les nouveaux secteurs et les modifications aux paramètres de densités sont soulignées en gras.

Tableau 10.1 : Paramètres des secteurs de densité de construction au Plan d'urbanisme

Secteur	Modification des limites	Modification des paramètres
01-T5	Secteur modifié : Partie du secteur 01-T5 réduit Partie du secteur 01-02 réduit	**4 à 6 étages hors-sol** **Implantation isolée**, jumelée ou contiguë **Taux d'implantation moyen** **COS minimal : 1,5 ; COS maximal : 3**
01-T10	Nouveau secteur qui remplace : Partie du secteur 01-T5 réduit Partie du secteur 01-02 réduit	**3 à 6 étages hors-sol** **Implantation isolée, jumelée ou contiguë** **Taux d'implantation moyen** **COS minimal : 1 ; COS maximal : 3**
01-T11	Nouveau secteur qui remplace : Partie du secteur 01-T5 réduit Partie du secteur 01-02 réduit	**2 à 3 étages hors-sol** **Taux d'implantation faible ou moyen** **COS minimal : 1 ; COS maximal : 1,5**
01-T12	Nouveau secteur qui remplace : Partie du secteur 01-02 réduit	1 à 3 étages hors-sol Taux d'implantation moyen ou élevé
01-20	Nouveau secteur qui remplace : Partie du secteur 01-10 réduit	**2 à 4 étages hors-sol** Taux d'implantation moyen ou élevé **COS minimal : 1**; COS maximal : 4
01-21	Nouveau secteur qui remplace : Partie du secteur 01-04 réduit	**4 à 6 étages hors-sol** Implantation isolée ou jumelée **Taux d'implantation moyen ou élevé** **COS minimal : 2 ; COS maximal : 4**
01-22	Nouveau secteur qui remplace : Partie du secteur 01-02 réduit	**1 à 6 étages hors-sol** **Implantation isolée** **Taux d'implantation faible** **COS maximal : 2**
01-02	Secteur existant réduit	1 à 3 étages hors-sol Taux d'implantation moyen ou élevé
01-04	Secteur existant réduit	6 à 12 étages hors-sol Implantation isolée ou jumelée Taux d'implantation faible ou moyen
01-10	Secteur existant modifié : Partie du secteur réduit **Partie agrandi vers Lighthall**	2 à 6 étages hors-sol Taux d'implantation moyen ou élevé COS maximal : 4



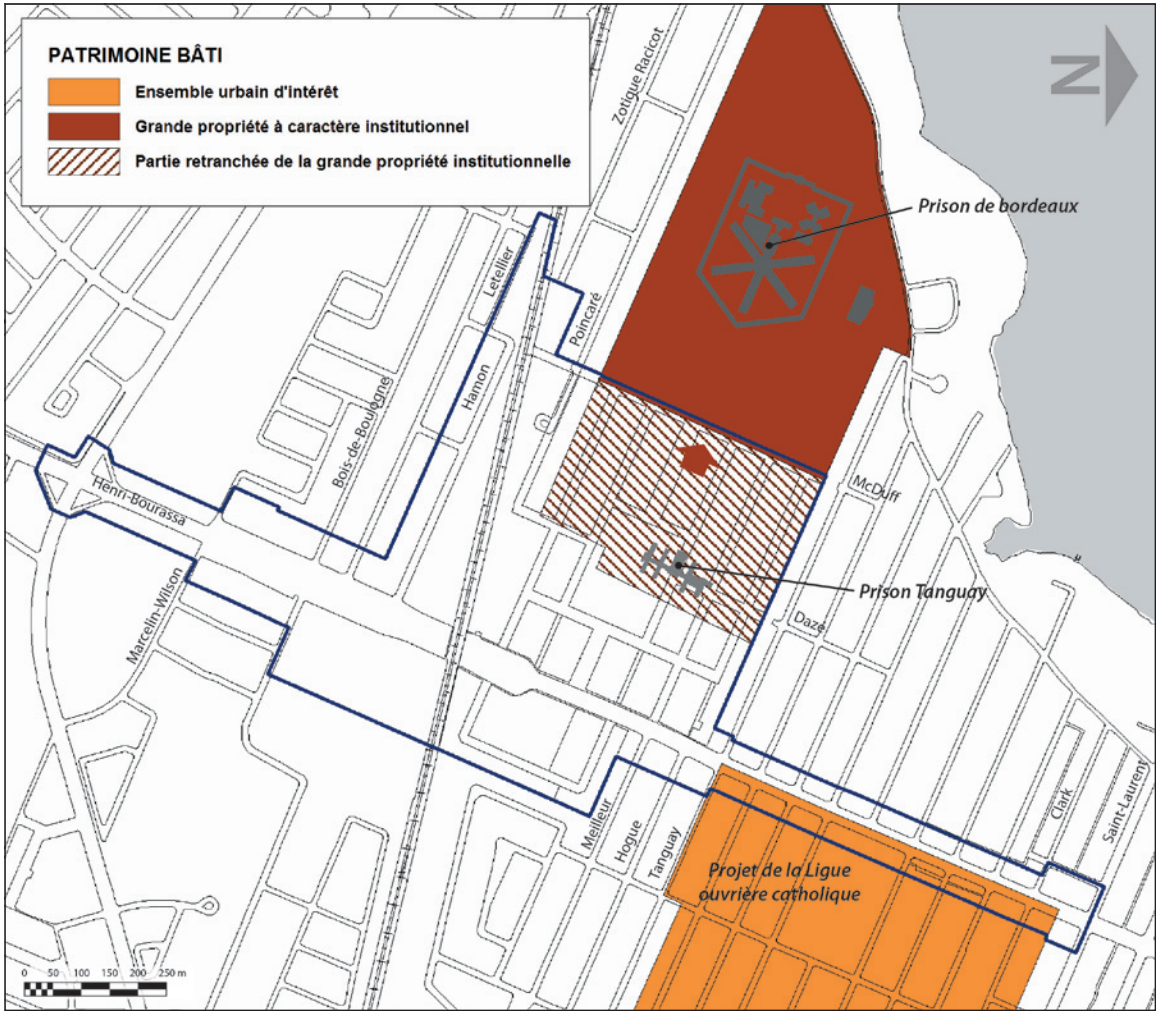
Plan 10.4 : Modifications proposées à la carte des *Parcs et espaces verts* du Plan d'urbanisme de Montréal

D) Les parcs et espaces verts

Le PPU comprend la planification de trois nouveaux espaces verts, soit le parc de voisinage au cœur du secteur central, un parc linéaire longeant l'emprise de la voie ferrée, dans le prolongement du parc Zotique-Racicot, et un triangle paysagé localisé entre le terrain de Loblaw et la voie ferrée, qui servira éventuellement d'entrée à la « route verte » vers le sud. Ces trois espaces sont consacrés à l'usage de parc à la carte des Parcs et espaces verts du Plan d'urbanisme.

E) Le patrimoine bâti

Le PPU envisage le redéveloppement à long terme du terrain de la prison Tanguay et des terrains environnants, originalement localisés dans le secteur de Grande propriété à caractère institutionnel de la prison de Bordeaux. De ce fait, une partie de cette Grande propriété à caractère institutionnel, au sud de l'axe de la rue McDuff, est soustraite. Cette partie doit cependant faire l'objet d'objectifs et de critères de PIIA, tels qu'ils sont esquissés dans ce chapitre, dont des objectifs et critères requis pour l'intégration à la prison de Bordeaux.



Plan no 10.5 : Modifications proposées à la carte du *Patrimoine bâti* du Plan d'urbanisme de Montréal.

10.2. Balises proposées pour des modifications au règlement de zonage

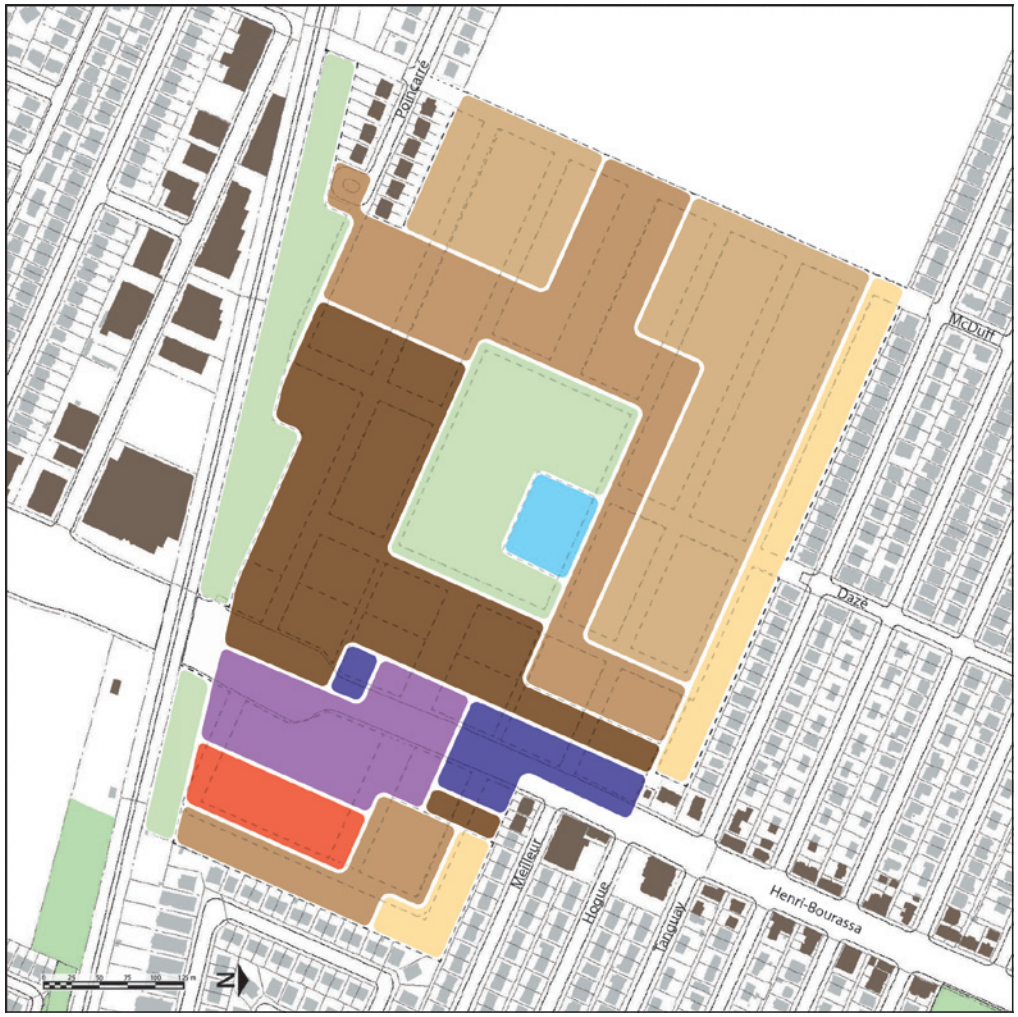
Les paramètres suivants, pour les usages, le nombre d'étages et les alignements, ont pour but d'encadrer la modification au règlement de zonage pour le secteur central en conformité avec les objectifs du PPU.

A) Usages

Les usages qui doivent être autorisés au règlement de zonage, pour le secteur central du PPU, sont illustrés au plan 10.6. D'autres usages peuvent également être autorisés.

USAGES DEVANT ÊTRE AUTORISÉS

- résidentiel 2 à 4 log., isolé ou jumelé
- résidentiel 3 à 6 log., isolé ou jumelé
- résidentiel 3 à 6 log., jumelé ou en rangée
- résidentiel multifamilial, jusqu'à 30 log.
- Bureau au R de C, résidentiel aux étages
- Commerce et bureaux au R de C, résidentiel et bureaux aux étages
- Commerce au R de C, résidentiel aux étages
- Institution scolaire ou autre bâtiment public
- Parc



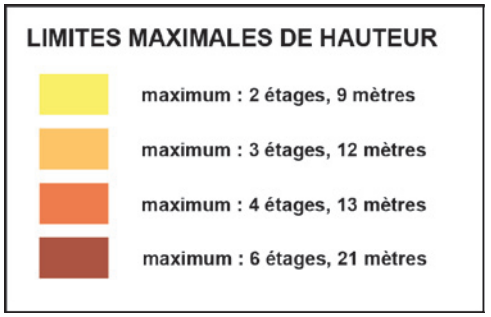
Plan 10.6 : Usages à autoriser au règlement de zonage, pour le secteur central du PPU



Plan no 10.7 : Limites du nombre d'étages et de hauteur proposées au règlement de zonage, pour le secteur central du PPU

B) Nombre d'étages et hauteurs

Les limites à l'intérieur desquelles doivent être fixés le nombre d'étages minimal, le nombre d'étages maximal et les hauteurs maximales au règlement de zonage sont indiquées au plan 10.7 ci-contre.



C) Coefficient d'occupation du sol

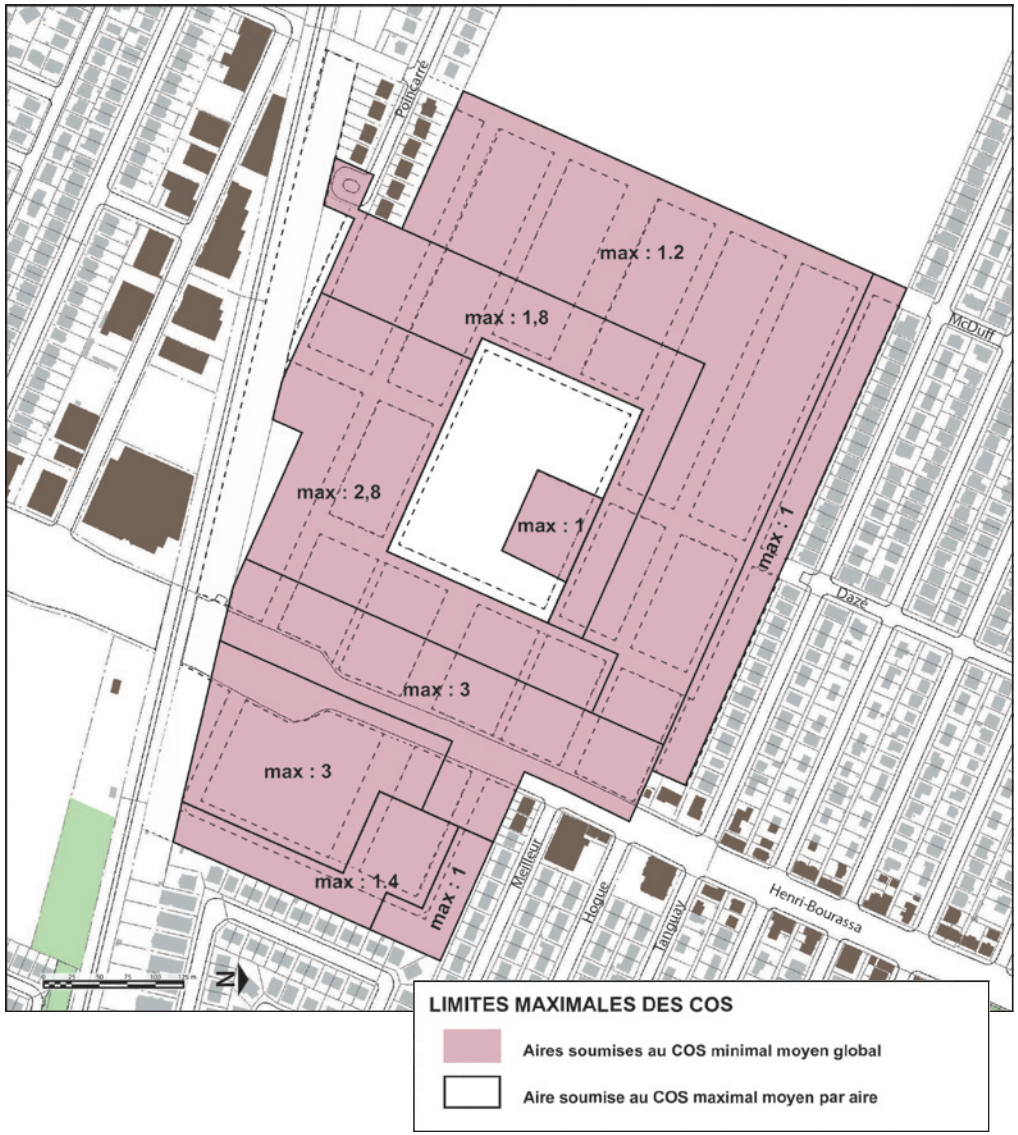
Les coefficients d'occupation du sol minimums au règlement de zonage, pour le secteur central du PPU, doivent respecter la règle suivante :

Le COS net minimal moyen global, soit la moyenne des COS minimaux au règlement de zonage pour l'ensemble des terrains constructibles contenus dans les aires désignées au plan 10.8, pondérée en fonction de la superficie des terrains, doit être égal ou supérieur à 1.3.

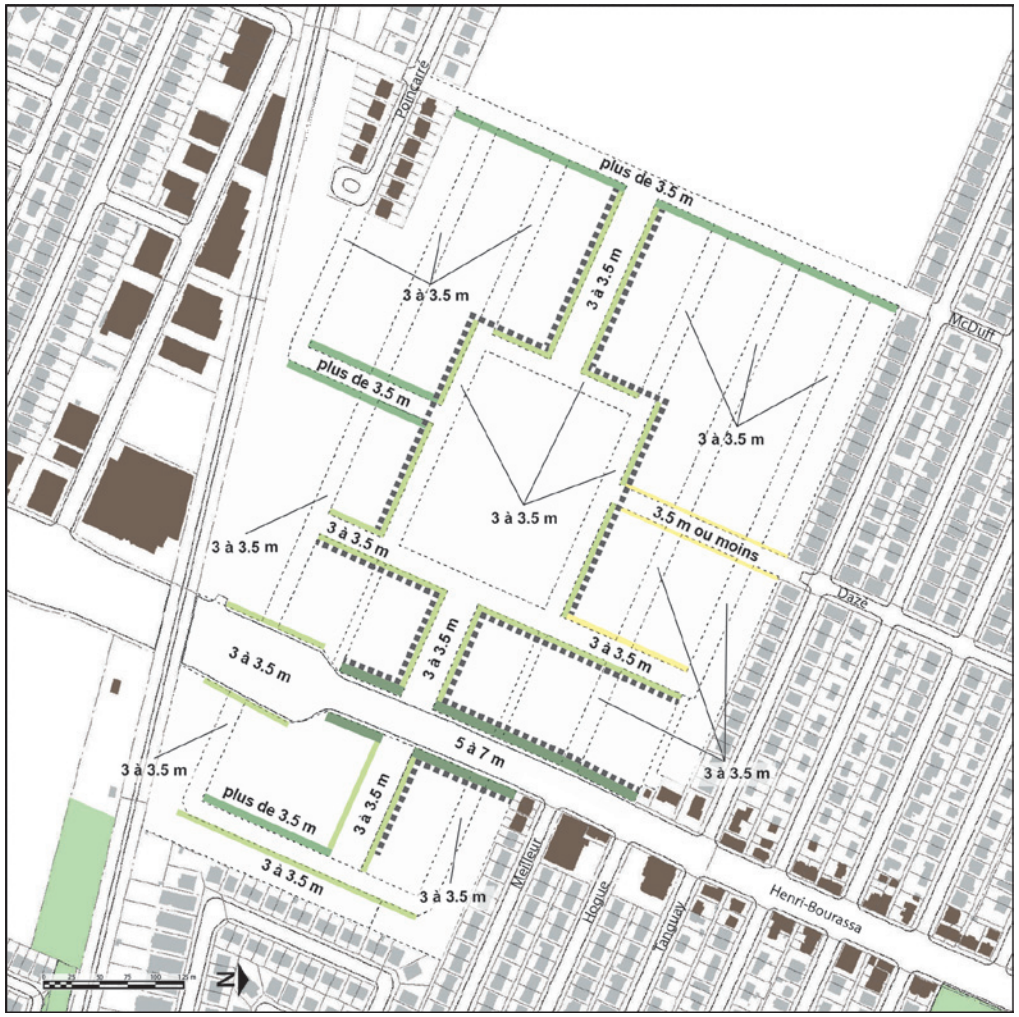
Afin d'être en mesure de moduler les densités suivant la manière dont se fera le développement, tout en limitant la densité globale, les coefficients d'occupation du sol maximums au règlement de zonage, pour le secteur central du PPU, doivent respecter la règle suivante :

Pour chaque aire désignée au plan 10.8 :

- **Toutes les zones incluses dans cette aire doivent comporter un COS maximum;**
- **La moyenne des COS net maximum dans cette aire, pondérée en fonction de la surface nette des terrains, ne doit pas dépasser le maximum indiqué au plan;**



Plan 10.8 : Moyennes des coefficients d'occupation du sol maximaux proposés au règlement de zonage, par aire, pour le secteur central du PPU



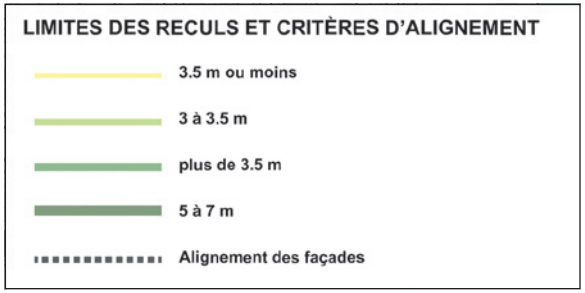
Plan no 10.9 : Marges de recul et alignements proposées au règlement de zonage, pour le secteur central du PPU

D) Alignements

Dans l'ensemble du secteur central du PPU, étant donné la faible profondeur des terrains, les marges de recul pour les rues locales ne doivent pas être trop élevées, soit au maximum de l'ordre de 3 à 3,5 mètres. Les marges de recul en façade secondaire, donnant sur la rue Dazé ou sur la collectrice au sud du parc peuvent être inférieures à 3 mètres, mais doivent être d'un minimum de 1,5 mètre, afin de ne pas compromettre la plantation d'arbres dans l'emprise publique. Les marges de recul en façade secondaire donnant sur McDuff peuvent être supérieures à 3,5 m, car une profondeur accrue favoriserait la plantation d'arbres en terrain privé. Le long d'Henri-Bourassa, une marge de recul plus importante, d'au moins 5 mètres, doit être imposée afin d'éloigner les bâtiments résidentiels du boulevard.

L'alignement des bâtiments doit être maintenu sur Henri-Bourassa, le long de l'axe vers le dôme, le long de la collectrice au sud du parc et autour du parc de voisinage.

Toute autre norme de recul ou d'alignement doit être compatible avec le concept d'ensemble.



10.3. Balises proposées pour le tracé des emprises publiques et des îlots

Les axes et les dimensions indiquées au plan 10.10 expriment la volonté d'aligner l'axe central nord-sud sur le dôme de la prison de Bordeaux, d'aligner les nouvelles emprises sur celles existantes, de régulariser la profondeur des lots et d'offrir une profondeur minimale de terrain pour les bâtiments multifamiliaux donnant sur Henri-Bourassa et sur la collectrice au sud du parc.

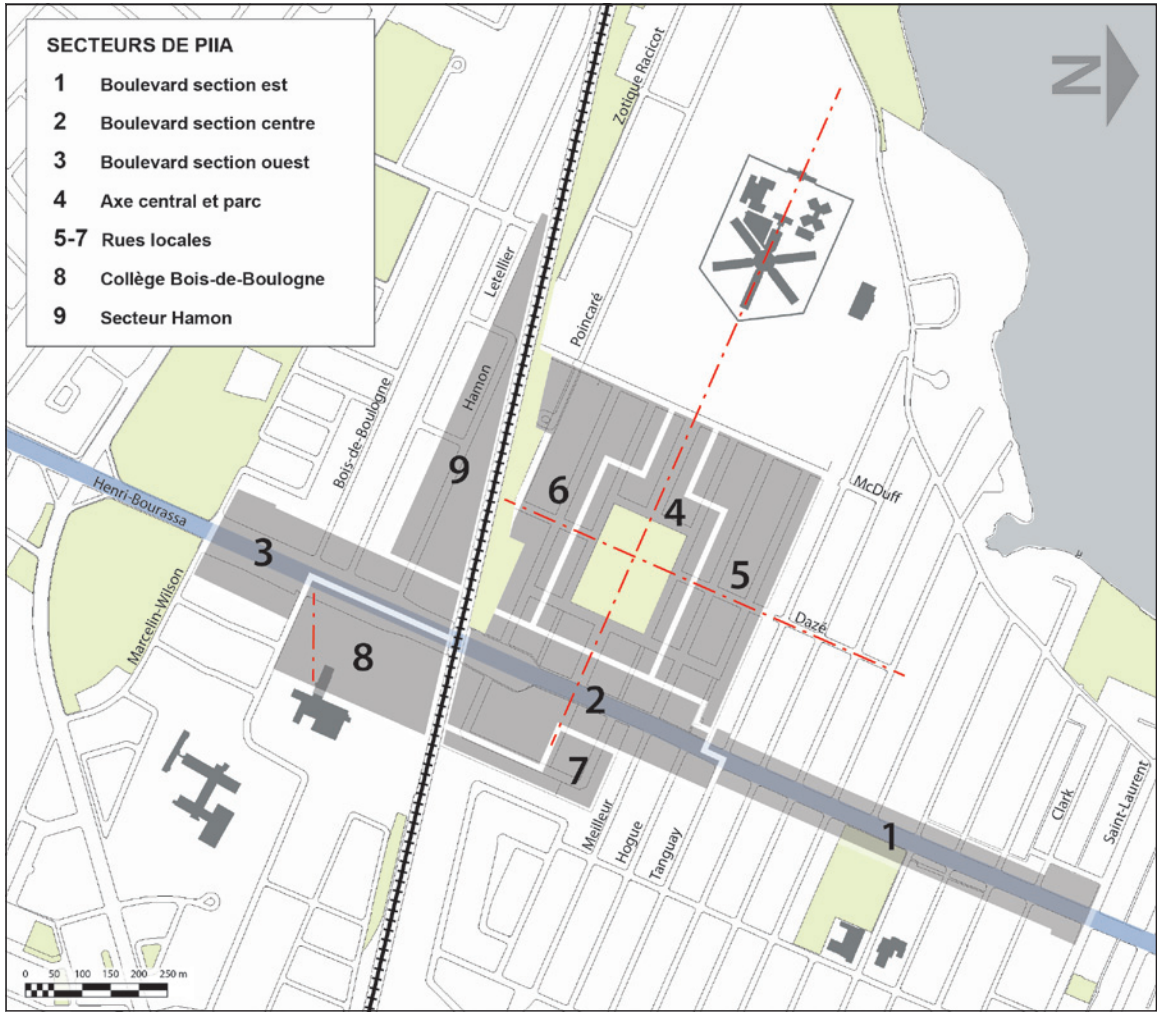
L'établissement de la grille de rues et des emprises de rue doit suivre les balises dimensionnelles illustrées par le plan 10.10. Seules les emprises indiquées en bleu et en violet sont assujetties à ces balises dimensionnelles. Les cotes indiquées ont la précision que peuvent avoir les plans photogrammétriques de la Ville de Montréal, soit de l'ordre de ± 2 m, et des ajustements qui maintiennent les symétries peuvent être nécessaires.

L'axe précis passant par le centre du dôme de la prison de bordeaux, parallèle à l'axe de la rue Tanguay, doit être établi en premier lieu. La ligne centrale de chaque emprise indiquée en bleu doit être alignée dans l'axe de la prison ou dans l'axe des rues existantes (Dazé, McDuff, Meilleur et Poincaré selon le cas), telles qu'elles sont indiquées au plan. La ligne centrale des emprises en violet peut varier de plus ou moins 5 m d'un côté ou d'un autre.

Les positions des emprises autres que celles en bleu ou en violet sur le plan ne sont pas fixées par celui-ci. Par ailleurs, aucune dimension n'est fixée pour la largeur des emprises. Cependant les objectifs et actions du chapitre 7 ainsi que les plans et coupes indicatives du chapitre 8 permettent d'orienter la formulation d'objectifs et de critères de PIIA à cet effet.



Plan 10.10 : Balises de localisation des emprises publiques



Plan no 10.11 : Secteurs d'application des objectifs et critères de PIIA

10.4. Balises proposées pour des modifications aux PIIA

Les objectifs et les critères de PIIA applicables au secteur du PPU doivent être conçus en fonction des spécificités de chaque partie du secteur du PPU, selon les 9 sous-secteurs du plan suivant. Le tableau ci-après énonce les objectifs qui doivent s'appliquer aux différents sous-secteurs, ainsi que les paramètres qui doivent être inclus dans les critères de PIIA pour atteindre ces objectifs. Ces paramètres ne sont pas limitatifs et tout autre paramètre qui permettrait d'atteindre les mêmes objectifs peut être considéré

Tableau 10.2 : Objectifs de PIIA et paramètres à considérer dans la formulation des critères

Secteur	Objectifs spécifiques	Paramètres à considérer
1 2 3	Assurer la continuité physique des parois de l'espace public, de part et d'autre du boulevard Henri-Bourassa.	Implantation, alignement et hauteur des bâtiments.
	Former des façades d'îlot d'intérêt architectural de part et d'autre du boulevard.	Orientation, composition, fenestration et expression des façades de bâtiment Localisation des entrées principales.
	Favoriser une bonne intégration des enseignes commerciales à l'architecture des bâtiments et à l'espace public.	Emplacement des enseignes sur la façade ou sur le terrain. Type, superficie, hauteur, matériaux, couleurs et éclairage des enseignes.
	Augmenter la présence d'arbres et de végétation le long du boulevard.	Recul des bâtiments. Plantation d'arbres en cour avant sur le boulevard.
1	Intégrer tout projet de construction ou de rénovation au caractère architectural des immeubles voisins les plus significatifs s'adressant au boulevard.	Reculs, alignement, orientation des façades, volumétrie, composition de façade, fenestration, expression stylistique et matériaux des bâtiments.
2	Favoriser l'expression architecturale du noyau de services au croisement du boulevard Henri-Bourassa et de l'axe de la prison.	Volumétrie, traitement des façades, fenestration, accès et vitrines des bâtiments.
	Favoriser l'aménagement d'espaces extérieurs semi-publics, dont des espaces commerciaux, au croisement du boulevard Henri-Bourassa et de l'axe de la prison.	Configuration et aménagement des cours avant.
	Prévoir la réalisation de garderies aux entrées du développement.	Configuration, accès et aménagement des cours arrière et latérales.
	Constituer un écran visuel et sonore entre le boulevard et les îlots résidentiels intérieurs.	Implantation et hauteur des bâtiments sur le boulevard Henri-Bourassa.
	Séparer visuellement les bâtiments et terrains commerciaux des cours arrière résidentielles.	Implantation des bâtiments. Plantation d'arbres Haies, arbustes et clôtures d'aspect esthétique.

Secteur	Objectifs spécifiques	Paramètres à considérer
2 4 5 6 7	Insérer tout projet dans le concept d'ensemble de la trame bâtie du secteur central.	Tracé des emprises et lotissement Implantations, orientation des façades principales, volumétrie et typologie des bâtiments.
	Obtenir une expression architecturale contemporaine de qualité.	Volumétrie, composition des façades, fenestration, expression stylistique et matériaux des bâtiments.
	Harmoniser l'architecture des ensembles bâtis de part et d'autre ou autour d'un espace public tel une rue, une place, un parc ou une voie piétonnière publique.	Volumétrie, composition des façades, expression stylistique et matériaux des bâtiments.
	Assurer une bonne fermeture des têtes d'îlots à l'intérieur de la nouvelle trame bâtie du secteur.	Implantation des bâtiments. Plantations d'arbres
	Obtenir une bonne qualité d'aménagement paysager des cours avant.	Plantation d'arbres et végétalisation des cours avant.
	Favoriser un bon ensoleillement des logements.	Implantation, hauteur et orientation des bâtiments. Espacement des bâtiments. Fenestration des logements.
	Favoriser un bon ensoleillement des cours arrière.	Profondeur des cours arrière. Implantation, hauteur et volumétrie des bâtiments.
	Favoriser l'appropriation du sol par les résidents.	Accès de chaque logement au sol.
	Favoriser la présence d'un espace de vie extérieur pour chaque logement.	Cours semi-privées en cour arrière ou latérale. Dimensions des balcons et terrasses aux étages.
	Maximiser le nombre de stationnements hors rue et limiter la présence des véhicules visibles de la rue.	Nombre de stationnement hors rue. Localisation et visibilité des stationnements hors rue.
	Favoriser l'efficacité énergétique des bâtiments.	Exposition des façades fenêtrées au soleil. Possibilité d'ajouts de panneaux solaires sur les bâtiments.
	Favoriser la rétention des eaux de surface in situ.	Systèmes de rétention pour des ensembles de bâtiments.

Secteur	Objectifs spécifiques	Paramètres à considérer
4	Encadrer par la volumétrie et l'architecture l'axe du dôme de la prison et le parc de voisinage. Intégrer l'école primaire à la composition du parc et à l'axe du dôme de la prison.	Implantations, hauteurs, volumétrie, orientation des façades, alignement des étages, fenestration et matériaux des bâtiments. Implantation du bâtiment. Localisation de l'entrée principale et autres accès. Volumétrie, orientation des façades, fenestration, composition et traitement des façades en interface avec le parc. Aménagement de la circulation sur le terrain. Aménagement de la cour de récréation.
4 5 6	Intégrer les bâtiments multifamiliaux de quatre étages à une trame bâtie de trois étages. Limiter le nombre de logements et de cours arrière ayant vue sur la prison Tanguay et sur la prison de Bordeaux. Constituer un front bâti d'intérêt architectural le long de la rue McDuff, de la rue Dazé et de la collectrice au sud du parc. Intégrer l'architecture des bâtiments le long de la rue McDuff au site de la prison de Bordeaux.	Hauteurs, volumétrie, composition de façade. Orientation des bâtiments et des logements. Plantation d'arbres. Haies, arbustes et clôtures d'aspect esthétique. Composition, fenestration et expression des façades visible de la rue McDuff Aménagement paysager des cours avant sur McDuff. Volumétrie, type de toit, matériaux et couleurs des bâtiments. Composition et expression des façades visibles de la rue McDuff.
1 5	Favoriser un bon ensoleillement des cours arrière existantes sur les rues Tanguay, Meilleur et Terrasse Fleury.	Implantation et hauteur des bâtiments voisins en cour arrière.
2 6	Limiter le nombre de logements exposés au corridor ferroviaire et hydroélectrique. Restreindre la visibilité du corridor ferroviaire et hydroélectrique depuis les terrains privés.	Orientation des bâtiments, particulièrement des multifamiliaux. Orientation et fenestration des logements. Implantation des bâtiments. Plantation d'arbres. Haies, arbustes et clôtures d'aspect esthétique.

Secteur	Objectifs spécifiques	Paramètres à considérer
8	Signaler et augmenter la présence du Collège Bois-de-Boulogne sur le boulevard Henri-Bourassa.	Élément signal en vue du boulevard Aménagement de la cour avant sur le boulevard.
	Relier le campus du collège à l'espace piétonnier du boulevard.	Tracé et aménagement des allées d'accès. Parvis en bordure du boulevard.
	Préserver des espaces ouverts paysagés du collège.	Implantation des bâtiments. Localisation des stationnements. Aménagement paysager du terrain.
	Favoriser la création d'une façade publique d'intérêt architectural au collège Bois-de-Boulogne, sur le boulevard.	Implantation, orientation et composition architecturale d'éventuels agrandissements du collège dans la cour avant, du côté du boulevard.
	Renforcer l'aménagement paysager du boulevard et mettre en valeur la cour avant du collège sur le boulevard.	Plantation d'arbres et végétalisation de la cour avant sur le boulevard. Localisation des stationnements en cour avant sur le boulevard.
9	Assurer la qualité de l'architecture des façades publiques.	Composition des façades, fenestration, expression stylistique et matériaux.
	Assurer la qualité paysagère des cours avant.	Aménagement paysager du terrain. Plantation d'arbres.
	Restreindre la visibilité des bâtiments et terrains industriels depuis les cours arrière résidentielles.	Implantation des bâtiments. Plantation d'arbres Haies, arbustes et clôtures d'aspect esthétique.
	Assurer une qualité minimale de l'architecture des façades visibles depuis les cours arrière résidentielles.	Traitement des composantes, expression stylistique et matériaux.
	Améliorer le paysage des cours arrière industrielles depuis la voie ferroviaire du CP, à l'entrée de l'Île de Montréal	Implantation des bâtiments. Plantation d'arbres. Haies, arbustes et clôtures d'aspect esthétique.

Secteur	Objectifs spécifiques	Paramètres à considérer
Tout secteur	Limiter les effets de vent.	Implantation des bâtiments de taille moyenne et des bâtiments en rangée ou en longueur. Plantation d'arbres en terrain privé.
	Diminuer les îlots de chaleur.	Couverture végétale des stationnements et des parois bâtis. Taux de réflectance des toits. Toits verts. Orientation et traitement des parois des bâtiments.

Crédits

Conception et rédaction :

Pierre La Rue, urb., conseiller en aménagement, arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville

Direction :

Richard Blais, chef de division, Division de l'urbanisme, permis et inspection, arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville
Gilles Côté, urb., directeur, Direction du développement du territoire, arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville

Collaboration interne à la conception :

Pierre Alarie, urb., conseiller en aménagement, arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville
Jocelyn Jobidon, chef de division, Division des études techniques, arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville
Marie-Claude Lemelin, architecte, arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville

Collaboration des services municipaux à la conception :

Jean-Claude Cayla, urb., conseiller en aménagement, Division de la planification urbaine, Service de la mie en valeur du territoire
Jean-Philippe Desmarais, ing., chef d'équipe, Sécurité et aménagement du réseau artériel, Service des infrastructures, transport et environnement
Sylvain Felton, ing., chef d'équipe, Sécurité et aménagement du réseau artériel, Service des infrastructures, transport et environnement

Consultant externe :

Analyse en circulation: Groupe SM internationnal

Cartographie, photographie et conception graphique :

Pierre La Rue

Révision linguistique :

Violaine Ducharme, réviseure linguistique