

Rosemont-
La Petite-Patrie

Bellechasse

Programme particulier d'urbanisme du secteur Bellechasse



Version préliminaire
5 novembre 2012

1. Introduction.....	3
2. Le territoire.....	4
2.1. Les propriétés	
2.2. L'occupation des bâtiments	
2.3. L'intérêt patrimonial du secteur et des bâtiments	
3. Les orientations d'aménagement.....	10
3.1. Un quartier vert et durable	
3.2. Un nouvel urbanisme ancré dans son milieu	
3.3. L'atelier de design urbain de l'automne 2008	
4. Le projet urbain.....	18
4.1. Les notes liminaires	
4.2. Les grandes composantes de la forme urbaine	
4.3. Le projet urbain	
4.4. Les fonctions urbaines	
4.5. Le réseau d'espaces libres	
4.6. Le réseau de voies de circulation	
4.7. Le réaménagement du viaduc Rosemont-Van Horne	
4.8. Le centre de transport de la STM	
5. La mise en œuvre du programme particulier d'urbanisme.....	58
5.1. La mise en œuvre du programme particulier d'urbanisme	
6. Annexes.....	60
Annexe 1 _ Les grandes caractéristiques du milieu	
Annexe 2 _ L'étude d'ensoleillement	
Annexe 3 _ Le plan des rez-de-chaussée	
Annexe 4_ Les taux d'implantation et les densités	
Annexe 5_ Les paramètres réglementaires en vigueur	
Annexe 6_ La certification LEED-AQ	

Introduction

La version préliminaire du Programme particulier d'urbanisme du secteur Bellechasse fait état de l'état d'avancement du projet au mois d'octobre 2012 pour les fins de la consultation publique dans le cadre de la soirée « Demain Montréal » du 12 novembre 2012. Certaines parties du document sont à compléter, notamment le chapitre 5 sur la mise en œuvre. De plus, le projet de la relocalisation du centre de transport demeure à être validé par les autorités de la STM. Une version complète du PPU fera l'objet d'une consultation publique dans le cadre de la démarche officielle de modification du plan d'urbanisme.

Façonné par le transport et l'industrie au cours des XIXe et XXe siècles, le secteur Bellechasse est aujourd'hui à la recherche d'un nouveau souffle.

Toujours «zoné à des fins d'hôpital» depuis le projet d'implantation du centre hospitalier de l'Université de Montréal au début des années 2000, aujourd'hui, plus que jamais, une nouvelle approche doit définir le redéveloppement de ce territoire. Cette vision d'avenir fait l'objet du présent document, en réponse au mandat confié en mai 2008 par le comité exécutif de la Ville au Service de la mise en valeur du territoire et à l'arrondissement de Rosemont-La-Petite-Patrie, en collaboration avec les arrondissements Le Plateau-Mont-Royal et Outremont.

Le présent programme particulier d'urbanisme (PPU) fait état des caractéristiques du territoire et de ses enjeux, il énonce les orientations qui en ont guidé l'aménagement, il présente la proposition de mise en valeur et précise les éléments liés à la mise en œuvre du projet.

Le nouveau Bellechasse sera un quartier vert, connecté au métro, à la fois lieu de résidence et d'emploi, doté de tous les services nécessaires à la vie courante; un quartier dans lequel il sera possible de vivre sans voiture.

La proposition d'aménagement intègre le projet de construction du nouveau centre de transport de la STM, lequel a fait l'objet d'un travail de collaboration étroite entre les représentants de la STM et de la Ville depuis quelques années.

Ce programme particulier d'urbanisme découle d'une longue démarche qui aura impliqué la collaboration d'une diversité d'intervenants provenant d'horizons multiples, tant du côté des instances publiques que de la société civile.

Le territoire

Les propriétés



2.1. Les propriétés

Le secteur Bellechasse présente une superficie de près de 120 000 m², soit 12 hectares, en excluant les rues; 40% des terrains appartiennent à la STM, 40% à trois entreprises privées et 20% à la Ville de Montréal.

L'occupation des bâtiments

– Un secteur d'emploi dynamique

L'arrondissement et la corporation de développement économique Rosemont–La Petite Patrie (CDÉC) ont effectué une étude sur les entreprises du secteur Bellechasse au cours de l'été 2012. Les 80 entreprises du secteur offrent près de 2 600 emplois, concentrés principalement dans les domaines des services professionnels, scientifiques et techniques, de la fabrication et des industries de l'information et de la culture. Les activités sont en croissance; depuis 2004, le nombre d'entreprise a augmenté de 53% et le nombre d'emplois de 15%. Le 5800 Saint-Denis constitue le lieu d'emplois le plus important avec près de 75% des emplois du secteur. Les entreprises, généralement jeunes et de petite taille, justifient leur localisation dans Bellechasse en raison de la localisation du secteur, de son accessibilité et du faible coût des loyers.

– Les garages de la STM

La vocation historique du secteur Bellechasse dans le domaine des transports demeure, avec la présence des garages de la Société de transport de Montréal (STM), lieu de remisage, de ravitaillement et d'entretien d'une flotte d'environ 300 autobus qui desservent les secteurs environnants. On retrouve deux emplacements, soit les installations principales, en bordure de la rue Saint-Denis, et le garage Bellechasse, au 5990, avenue Casgrain.

– LE 5800

Antérieurement nommé Place de la mode, LE 5800 Saint-Denis poursuit sa conversion vers de nouveaux types d'entreprises, dans les domaines de l'informatique, de la recherche et du développement et des services aux entreprises et à la population, en remplacement des entreprises dans le secteur du vêtement. Il s'agit d'un bâtiment de gabarit imposant, d'une hauteur de 12 étages, comprenant plus de 60 000 m² d'espace locatif. On retrouve 220 unités de stationnement à l'intérieur du bâtiment et 162 à l'extérieur. Le bâtiment est la propriété de Crofton Moore, une société de développement et de gestion d'immeubles commerciaux active au Québec et en Ontario.

– Le 200, de Bellechasse

L'ancien bâtiment de la compagnie Coca-Cola est maintenant propriété de la Ville et loge des activités du Service de sécurité incendie, de même qu'un atelier d'ébénisterie. Le bâtiment désuet est en voie d'être désaffecté par les effectifs municipaux.

– 5945-55, avenue De Gaspé

Ce bâtiment, propriété de l'entreprise Les Industries Capitol Inc. est occupé par l'imprimerie Contact Image et par une entreprise de location de matériel de réception, Location Gervais inc.

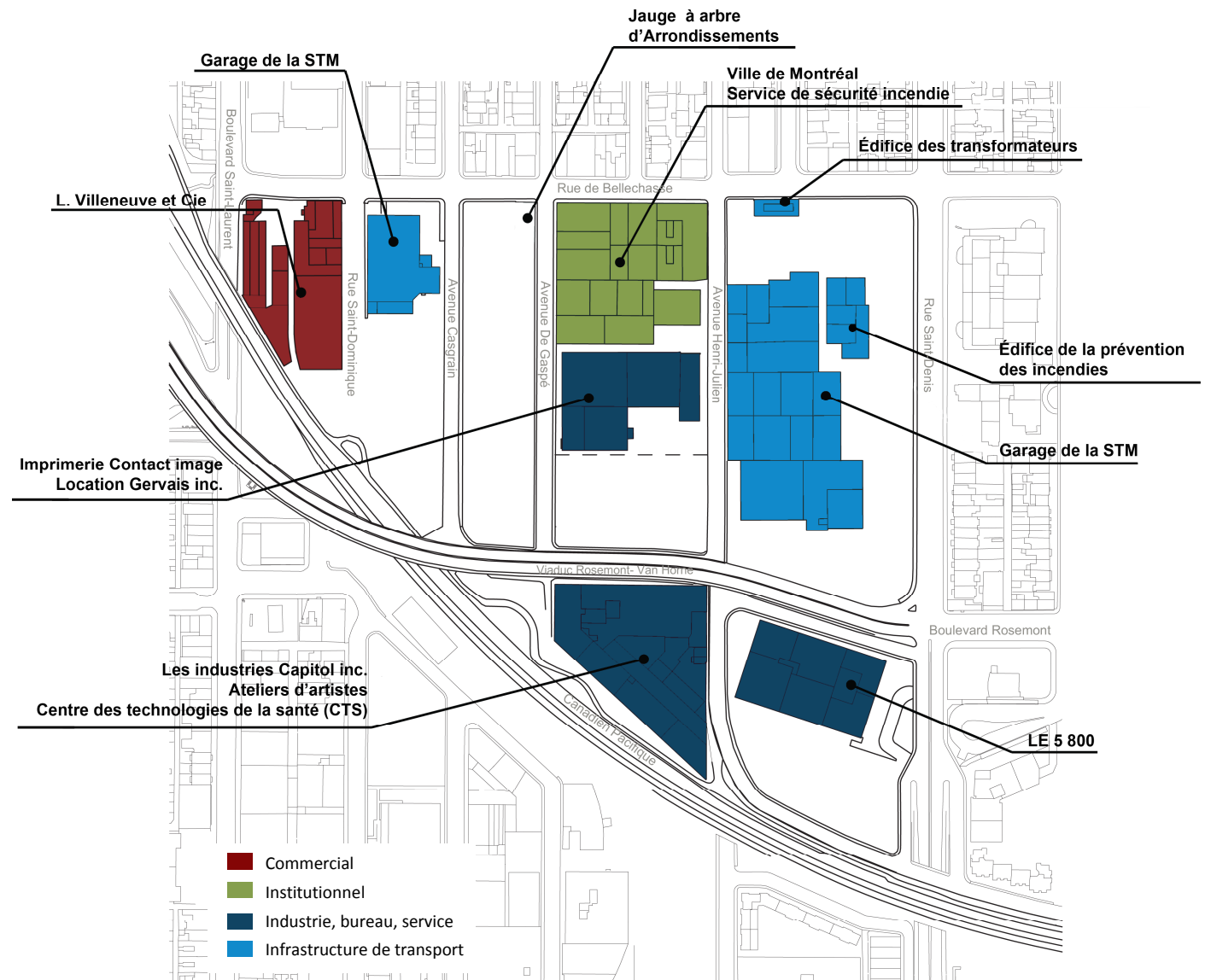
– Les Industries Capitol inc.

L'ancien bâtiment de la compagnie Phillips est maintenant occupé par Les industries Capitol inc. La compagnie est spécialisée dans la fabrication de petites pièces métalliques et de quincaillerie en zinc qui fournit du travail à environ 180 personnes. L'entreprise souhaite diversifier sa production, en s'orientant vers la fabrication de pièces d'automobile en aluminium. Les deuxième et troisième étages de la partie de l'immeuble en front des voies ferrées sont occupés par le Campus des technologies de la santé (CTS) et par des ateliers d'artistes. Le CTS est un organisme conseil visant à promouvoir la mise en marché d'applications technologiques innovantes dans le domaine de la santé. Le terrain vacant au nord de la rue Marmier est utilisé comme aire de stationnement pour les employés.

– La cour à bois Villeneuve

La cour à bois Villeneuve maintient ses activités dans un cadre qui semble ne pas avoir changé depuis le siècle dernier. L'entreprise familiale emploie jusqu'à 40 personnes en période de pointe estivale. On y retrouve une cour à bois et une petite quincaillerie.

L'occupation des bâtiments



2.2. L'occupation des bâtiments

Le secteur Bellechasse présente une diversité d'activités: commerciale, avec la cour à bois L. Villeneuve, institutionnelle, avec quelques effectifs du Service de sécurité incendie de la Ville, industrielle, avec Les Industries Capitol inc., et de transport, avec les garages de la STM.

L'intérêt patrimonial du secteur et des bâtiments

1_ L. Villeneuve et Cie - Quincaillerie et cour à bois - 2 rue de Bellechasse

Il s'agit d'un ensemble de bâtiments, dont la construction a été entreprise en 1907, et qui ont été modifiés à quelques reprises. L'intérêt réside dans la structure de bois des grands entrepôts, en particulier de l'entrepôt du côté ouest; c'est le seul exemple de structure de ce genre à Montréal. L'unicité des bâtiments et de leur fonction, l'identification à une époque, mais surtout, le témoignage d'un patrimoine vivant, contribuent à l'intérêt du site.

2_ Garage Bellechasse – STM – 5990, avenue Casgrain

Cet atelier de réparation de tramways, converti à la réparation d'autobus, aurait été construit à la fin des années 1930 ou au début des années 1940. Il s'agit d'un bâtiment à structure d'acier et à parement de brique surmonté de plusieurs puits de lumière. Il se distingue par son bon état de conservation, son parement de brique polychrome et la présence de certains éléments décoratifs d'intérêt. Son intérêt patrimonial tient à sa participation à un ensemble de bâtiments bordant la rue de Bellechasse.

3_ 200, rue de Bellechasse – Ville de Montréal – Service de sécurité incendie

Ce bâtiment industriel, conçu par Kenneth G. Rea et construit en 1929 pour le compte de la compagnie Coca-Cola, servait à la production et à l'embouteillage de la célèbre boisson. Depuis 1973, le bâtiment abrite des effectifs du Service de sécurité incendie de la Ville. Il s'agit d'un bâtiment à structure de béton et à parement de brique et de blocs de béton. Il présente un intérêt, en raison de sa structure et de ses façades sur de Bellechasse et De Gaspé.

4_ STM : édifice des transformateurs – 350, rue de Bellechasse

Ce bâtiment a été construit au début des années 1900 pour abriter des équipements électriques qui alimentaient les lignes de tramway du secteur. Son intérêt réside principalement comme témoin du rôle joué par l'électricité dans l'opération des tramways.

5_ STM: édifice de la prévention des incendies – 6060, rue Saint-Denis

Cet atelier de réparation de tramways, construit en 1928, est maintenant occupé comme bureau. Son caractère, son échelle et son état général contribuent à son intérêt de conservation.

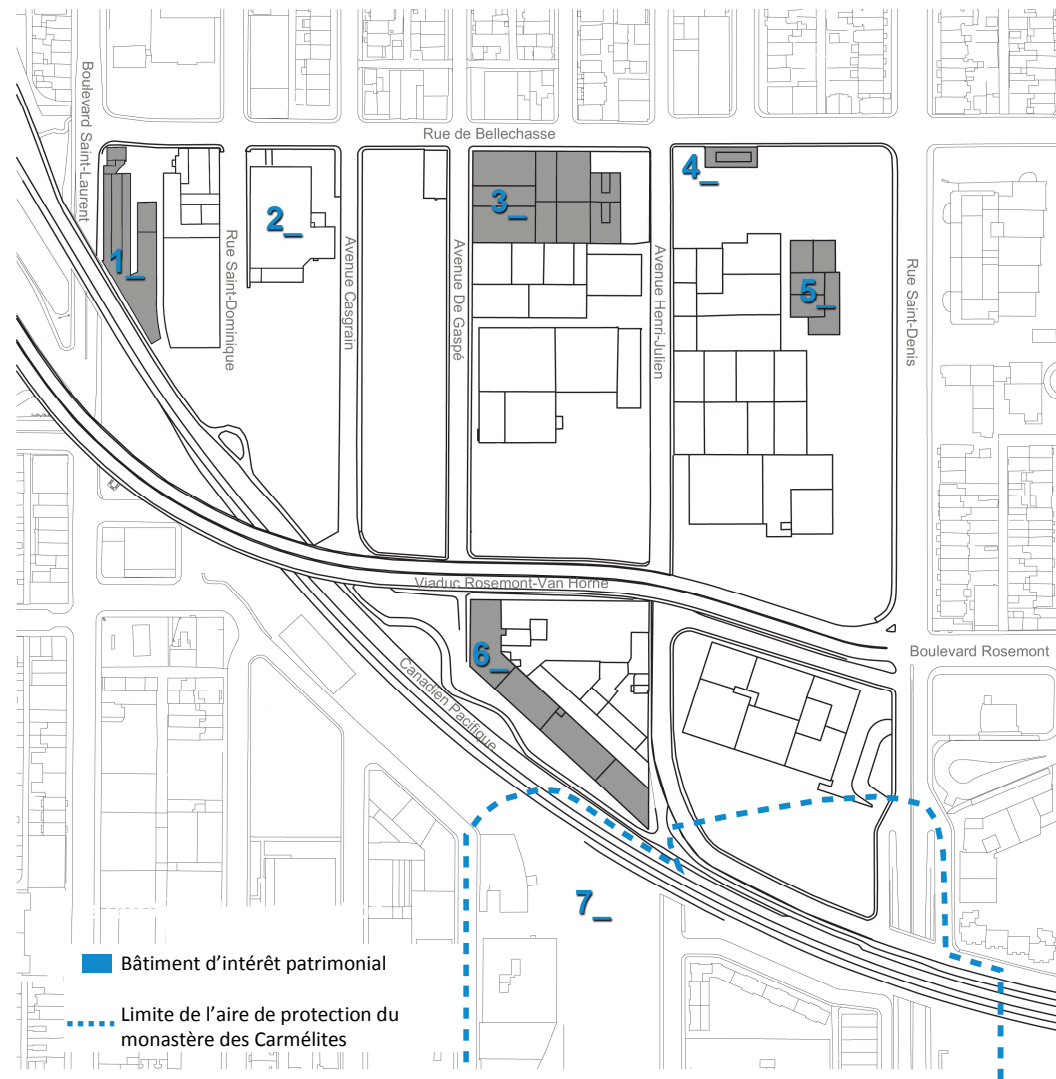
6_ Les Industries Capitol inc. – 5795, avenue De Gaspé

Ce bâtiment, dont la construction a été entreprise en 1905 pour la compagnie de câbles électriques Philips, a subi plusieurs agrandissements au cours des ans. Il présente un intérêt de conservation élevé, en raison de sa longue façade de brique de trois étages en relation étroite avec la voie ferrée.

7_ L'aire de protection du monastère des Carmélites, classé monument historique

L'aire de protection du monastère des Carmélites inclut une partie du terrain de stationnement de la propriété du 5800, Saint-Denis. Cette aire de protection nécessite, notamment, de prendre en compte, dans la conception d'un projet, les vues créées sur la propriété du monastère.

L'intérêt patrimonial du secteur et des bâtiments

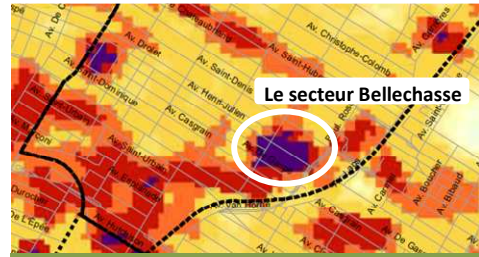


2.3. L'intérêt patrimonial du secteur et des bâtiments

Sur le plan patrimonial, le secteur Bellechasse se distingue par la morphologie particulière des îlots, héritage du tracé de la voie ferrée et de sa vocation industrielle, et par la présence de quelques bâtiments d'intérêt. L'aire de protection du monastère des Carmélites comprend une partie du stationnement extérieur du 5800, Saint-Denis.

Les orientations d'aménagement

Un quartier vert et durable



Bellechasse, un îlot de chaleur



Des toitures goudronnées, un sol minéralisé et contaminé



Le parc du réseau vert

3.1.1 Les grands objectifs

Créer un milieu de vie complet, s'inspirant des principes du développement durable, axé sur les transports actifs et collectifs, tirant partie des caractéristiques particulières du milieu, de son héritage industriel et de l'effervescence des quartiers environnants: voilà la vision de développement qui a orienté l'élaboration du programme particulier d'urbanisme pour le secteur Bellechasse.

La création d'un nouveau milieu intégrant les principes du développement durable constitue l'axe fondateur du projet. Au-delà des infrastructures vertes et de la certification LEED des constructions, cette préoccupation a teinté l'ensemble des dimensions du projet.

Plusieurs initiatives citoyennes, présentes et passées, témoignent de l'attachement des résidents et usagers des secteurs environnants envers ce territoire atypique qu'est le secteur Bellechasse. Une approche de planification ouverte aura permis à la population et aux représentants du milieu de faire part de leurs préoccupations et de leurs attentes à différentes étapes de la démarche.

La consolidation d'un milieu déjà urbanisé, la vocation mixte à la fois résidentielle et de lieu d'emplois, la présence de service de proximités et d'équipements collectifs, la forme urbaine compacte ainsi que les incitatifs à l'utilisation des transports actifs et collectifs permettront de créer un milieu dans lequel il sera possible de vivre sans voiture.

Le changement de vocation de la plus grande partie du site permettra d'assurer la décontamination des sols, tandis que les nouvelles règles d'urbanisme sur l'implantation des constructions et l'aménagement des terrains transformeront cet immense îlot de chaleur en un nouveau milieu de vie moins sensible aux pointes de mercure estivales.

Finalement, la promotion de la réalisation de bâtiments se qualifiant pour la certification LEED ainsi que des infrastructures vertes contribueront à créer un nouveau milieu de vie vert et durable.

Un quartier vert et durable

Un quartier vert
et durable
privilégiant le
transport actif et
collectif

3.1.2 Les mesures de développement durable

La mise en valeur du secteur Bellechasse s'inscrit d'emblée dans une démarche de développement durable en vertu de nombreux principes, notamment:

- la densification d'un milieu urbain, à proximité d'une desserte efficace en transports en commun et d'une mixité de services;
- le réaménagement de sites contaminés;
- l'intégration d'infrastructures conviviales de transport actif à la trame urbaine;
- la diminution de l'espace accordé à l'automobile et la mise en place de mesures d'apaisement de la circulation;
- la création d'un réseau d'espaces verts et la plantation massive d'arbres.



Toiture verte, Pavillon de Koninck, Université Laval

Par ailleurs, plusieurs mesures sont préconisées afin de viser l'exemplarité et l'innovation du quartier en matière de développement durable:

- réduire les effets d'îlots de chaleur par la diminution de la largeur des rues, l'utilisation de matériaux de revêtement perméables ou à faible réflectance et le verdissement maximal des terrains publics et privés, notamment par l'application du règlement d'urbanisme de l'arrondissement, qui prescrit entre autres un taux de verdissement des terrains de 20% et l'installation de toitures vertes ou blanches;

- appliquer des mesures de gestion des eaux pluviales visant à réduire les impacts sur le réseau municipal et à favoriser leur captation et réutilisation – par exemple, en aménageant des bacs de biorétention en bordure de l'avenue Henri-Julien et des rues de type woonerf afin de retarder l'arrivée des eaux pluviales dans les réseaux. À ce chapitre, la possibilité d'infiltration des eaux pluviales sur le site a été écartée pour diverses considérations techniques, dont la faible profondeur du roc, la contamination des sols et la présence d'infrastructures souterraines à proximité;

- viser une réduction de la demande énergétique et favoriser l'utilisation d'énergies renouvelables - par exemple, les nouvelles canalisations pourraient être équipées d'échangeurs thermiques, afin de récupérer la chaleur des eaux usées pour le chauffage ou le refroidissement des bâtiments municipaux;

- viser l'atteinte de certifications environnementales pour les projets immobiliers, tel que le Centre de transport de la STM qui obtiendra une certification LEED;

Un quartier vert et durable



Habitations Jeanne-Mance – Bac de bio rétention



Vauban, Fribourg, Allemagne

- favoriser une mixité sociale, en encourageant le développement de typologies d'habitation variées et en appliquant la Stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels et même au-delà en visant un objectif de 23% de logements sociaux, incluant 5% d'ateliers d'artistes et 20% de logements abordables;

- utiliser des végétaux indigènes nécessitant peu d'arrosage sur les terrains publics et sensibiliser les propriétaires privés à faire de même;

- augmenter le taux de recyclage et de compostage, notamment en intégrant des points de collecte sélective au mobilier urbain;

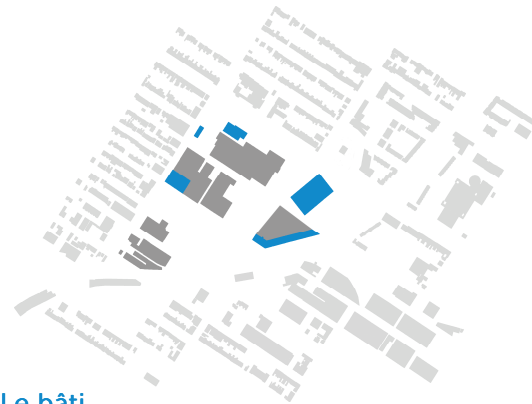
- promouvoir la réutilisation et le recyclage des matériaux de démolition;

- favoriser l'utilisation de matériaux de provenance locale et dont l'analyse du cycle de vie démontre leur faible impact environnemental;

- encourager l'implantation d'entreprises d'économie sociale.

- L'application de la grille LEED-AQ (aménagement de quartier) permet d'envisager une certification de niveau Platine. La grille est jointe à l'annexe 4 du présent document.

Un nouvel urbanisme ancré dans son milieu



Le bâti

Un témoin de l'évolution de l'industrie du transport



Les îlots

Une échelle industrielle et des formes atypiques



Les axes routiers

La grille orthogonale perturbée par le rail et le viaduc

3.2.1_ Mettre en valeur le patrimoine industriel

La proposition vise à tirer parti des caractéristiques particulières des composantes fortes du milieu héritées de la vocation industrielle: la grille de rue, la voie de chemin de fer et le viaduc Rosemont–Van Horne. Les îlots se caractérisent par leurs grandes dimensions, dont la largeur est souvent le double de celle de l'îlot traditionnel montréalais, et leur forme arrondie, façonnée par le chemin de fer et le viaduc.

Certains des bâtiments existants qui présentent un intérêt architectural seront conservés et connaîtront une nouvelle vocation compatible avec le nouveau quartier.

3.2.2_ Intégrer le nouveau centre de transport de la STM

La promotion du transport actif et collectif comprend aussi la préoccupation d'assurer les conditions optimales de l'offre du service en rendant possible la relocalisation et l'intégration du centre de transport de la STM au cœur même du réseau d'autobus desservi. La proposition d'un centre de transport de nouvelle génération, incorporant l'ensemble des activités à l'intérieur du bâtiment sur deux niveaux, érigé en accord avec les critères de la certification LEED et suivant un concept qui assure une bonne intégration au milieu, constitue une première à Montréal et au Canada.

Un nouvel urbanisme ancré dans son milieu



3.2.3 _Valoriser le viaduc Rosemont–Van Horne

La proposition vise à tirer parti des caractéristiques particulières des composantes fortes du milieu, dont le viaduc Rosemont–Van Horne. Le viaduc constitue une artère de circulation importante dans l'axe est-ouest, employée comme voie de camionnage et pour la circulation des véhicules d'urgence. Il a fait l'objet de nombreux scénarios d'intervention tout au long de la démarche de planification, de sa destruction pure et simple à son remplacement par un tunnel.

Inspirée par les propositions des équipes de l'atelier de design de l'automne 2008, de même que par les expériences de New York avec le High Line et de Toronto avec le West Don Lands Park, la proposition tire parti du maintien du viaduc mais en l'intégrant au tissu urbain. En intervenant autant sur le tablier du viaduc que sur les espaces qu'il abrite, il est proposé d'accroître la place du transport actif et collectif et de tirer profit des espaces au sol pour intégrer des activités récréatives légères; le viaduc devient ainsi le cœur du nouveau quartier.

3.2.4_ Tirer profit des infrastructures de transport en commun et favoriser le transport actif

Le secteur Bellechasse est immédiatement voisin de la station de métro Rosemont et situé au cœur d'un secteur quadrillé par un réseau de circuits d'autobus. Favoriser un milieu urbain dense et réduire la place de la voiture devient un choix qui s'impose dans l'aménagement de ce nouveau milieu de vie.

Un nouvel urbanisme ancré dans son milieu



Anciens ateliers municipaux Rosemont



Nouveaux lieux d'emploi



Le viaduc; un lieu d'expression artistique spontanée

L'utilisation du transport en commun, mais aussi des transports actifs, est encouragée en rendant le milieu invitant pour les piétons et les cyclistes avec une forme urbaine compacte, un milieu de vie complet, des aménagements dédiés aux transports actifs et une circulation automobile qui se fait discrète.

3.2.5_ Créer un milieu de vie animé offrant une mixité de fonctions

Le réaménagement du secteur Bellechasse vise la création d'un milieu de vie complet, avec la construction de près de 1 000 nouveaux logements, mais aussi avec l'implantation de fonctions complémentaires qui répondent aux besoins quotidiens des occupants: commerces et services de proximité, équipements collectifs et espaces libres.

Le secteur Bellechasse consolide aussi sa vocation de lieu d'emplois en confirmant la conversion des lieux de travail existants vers de nouveaux créneaux d'activités plus actuels et en intégrant de nouveaux lieux propices à l'expansion de ces activités. L'implantation d'activités créatives dans les domaines artistiques et scientifiques, d'entreprises d'économie sociale, ou encore d'activités dans les domaines de pointe tels que l'informatique, les jeux vidéos et le développement durable font partie des axes de développement de l'économie du milieu.

La culture ne sera pas en reste dans ce nouveau milieu de vie, par l'intégration d'œuvres d'arts et d'espaces de diffusion et de représentation artistiques dans l'aménagement des lieux publics, notamment aux abords du viaduc ainsi que par la construction d'un centre civique à vocation sportive, communautaire et culturelle.

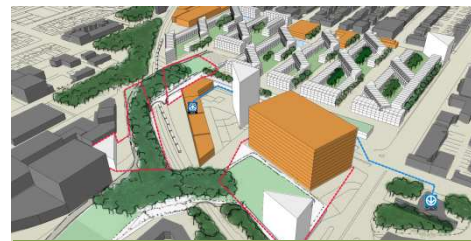
L'atelier de design urbain de l'automne 2008



Équipe Espace Collectif / Collectif d'espaces
ACDF architecture, NIP Paysage, Mario Brodeur,
Jacques Lachapelle, Federico Bizzotto - 2008



Équipe - Ouvrage collectif
Bosse Design - Orange Tango - 2008



Équipe - Bellechasse en Forêt
Catalyse Urbaine, architecture et paysage
AFFLECK + de la RIVA, architectes
BLOUIN TARDIF, architecture et environnement - 2008



Équipe Paysage Recyclé
Atelier IN-SITU Vlan Paysage - 2008

3.3_ L'atelier de design urbain de l'automne 2008

À partir des orientations générales d'aménagement qui avaient été adoptées par l'arrondissement de Rosemont-La Petite-Patrie, quatre équipes multidisciplinaires ont pu laisser libre cours à l'expression de leurs idées créatrices et semer les bases du nouveau secteur Bellechasse lors d'un atelier de design urbain tenu par la Ville à l'automne 2008.

Quatre propositions très différentes ont été élaborées, mais toutes, sinon une seule, impliquaient la conservation du viaduc Rosemont-Van Horne et son intégration au milieu environnant.

_ Les idées fondatrices du concept

Plusieurs des idées développées par les équipes de concepteurs ont été retenues dans la proposition de mise en valeur du secteur Bellechasse, mentionnons :

- La conservation et le verdissement du viaduc Rosemont-Van Horne;
- L'insertion d'activités légères d'animation urbaine et de récréation sous le viaduc;
- L'aménagement d'un parc linéaire en bordure du viaduc, avec la construction, en retrait, d'un front bâti de fort gabarit;
- La plantation massive des espaces libres en bordure de la voie ferrée;
- L'intégration du centre de transport de la STM par la mise en vitrine des activités et l'intégration d'autres fonctions urbaines;
- L'établissement de liens piétons et cyclistes avec l'arrondissement du Plateau Mont-Royal.

Le projet urbain

L'objectif d'un programme particulier d'urbanisme est de préciser, au-delà des orientations générales du plan d'urbanisme, le cadre général de l'organisation du secteur de planification, de la réglementation d'urbanisme et des interventions publiques qui orienteront l'avenir d'un territoire. Même si la partie du document qui suit concernant le projet urbain illustre une forme urbaine qui souscrit aux orientations, principes et règles du PPU et qui peut sembler finie, d'autres formes sont possibles.

Compte tenu des nombreux impondérables liés notamment à la propriété du sol et aux budgets nécessaires aux différentes interventions publiques, le PPU du secteur Bellechasse s'inscrit dans la philosophie du plan d'urbanisme privilégiant l'approche argumentaire, en définissant un encadrement souple qui pourra tenir la route des quelques décennies nécessaires à sa réalisation.

Les grandes composantes de la forme urbaine



Des activités et des services variés pour les résidents



- Création d'un nouveau milieu de vie intégrant des commerces et services de proximité
- Aménagement d'un parc de quartier incluant un centre civique et des aires de jeux
- Aménagement du centre de transport de la STM
- Consolidation de pôles d'emplois en bordure de la voie ferrée

Les grandes composantes de la forme urbaine tiennent, d'une part, à la répartition des fonctions et, d'autre part, aux grands gestes d'intervention sur les réseaux « connecteurs » qui servent de liens tant à l'intérieur du nouveau quartier qu'avec les secteurs environnants.

4.2.1_ Les grandes fonctions urbaines

Le site se découpe en quatre grands types de milieux, caractérisés par leur fonction dominante:

- La fonction résidentielle sur l'îlot qui sera libéré par la relocalisation du centre de transport de la STM ainsi que sur la propriété des Industries Capitol au nord du viaduc;
- Le nouveau parc de quartier, en bordure de la rue de Bellechasse, est aménagé sur les terrains propriété de la ville et fait le lien entre le nouveau secteur résidentiel et le quartier Saint-Édouard, au nord. Une partie du bâtiment, anciennement occupé par la compagnie Coca-Cola ltée, en bordure de la rue de Bellechasse, est agrandie pour loger le nouveau centre civique du quartier;
- Le nouveau centre de transport de la STM occupe l'ensemble des deux îlots maintenant regroupés entre la rue Saint-Dominique et l'avenue De Gaspé, entraînant la fermeture de l'avenue Casgrain;
- Les secteurs d'emplois occupent les emplacements en bordure de la voie ferrée dans les quadrants sud-est et nord-ouest.

Les grandes composantes de la forme urbaine



- Consolidation et extension du parc linéaire du réseau vert
- Aménagement d'un parc linéaire sur le tablier du viaduc
- Aménagement d'une promenade urbaine sous le viaduc et en bordure nord
- Liens verts piétons - cyclistes
- Axe véhiculaire principal en périphérie
- Axe véhiculaire secondaire
- Voie de circulation partagée (autos, cyclistes, piétons) de type *Woonerf*
- Aménagement d'un passage à niveau piétons-cyclistes

4.2.2_ Les réseaux

Les interventions sur les réseaux portent à la fois sur les réseaux véhiculaires et ceux dédiés aux piétons et aux cyclistes:

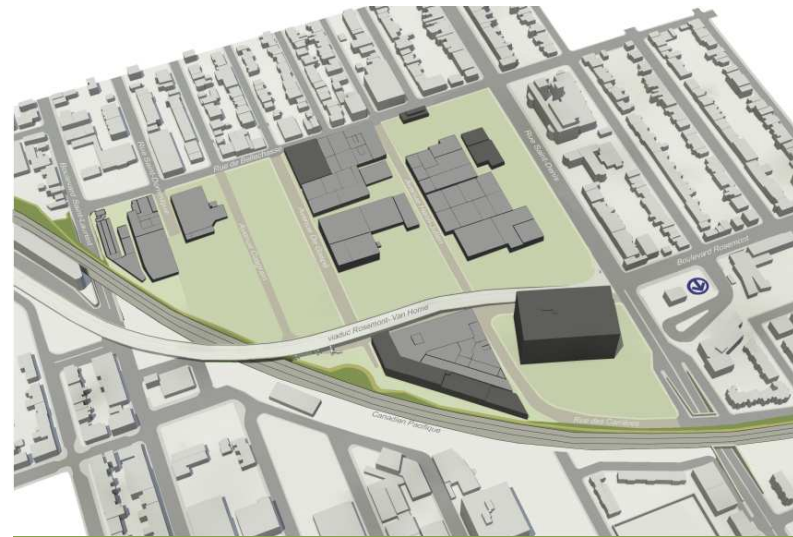
- L'aménagement d'un parc linéaire sur le tablier du viaduc Rosemont-Van Horne;
- La création d'une promenade urbaine sous et en bordure du viaduc;
- La connexion du parc linéaire du réseau vert en bordure de la voie ferrée au secteur réaménagé, par de nouvelles ramifications;
- L'ouverture de passages à niveau piétons-vélos pour traverser la voie ferrée, dans l'axe de l'avenue Henri-Julien et dans l'axe De Gaspé - Saint-Dominique;
- L'établissement d'un réseau de voies de circulation hiérarchisé.

Ces interventions contribueront à mieux lier les différentes parties du site entre elles et, le site, avec les quartiers environnants.



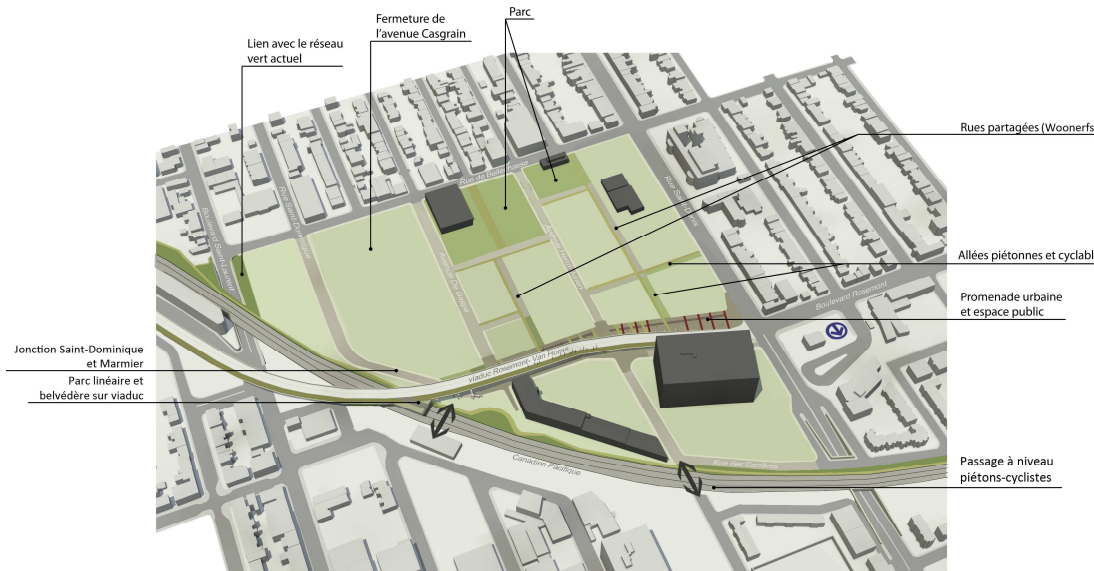
Créer de nouveaux liens

Le projet urbain



Le site aujourd'hui

- Bâtiment à remplacer
- Bâtiment à conserver



Les réseaux connecteurs

4.3_Le projet urbain

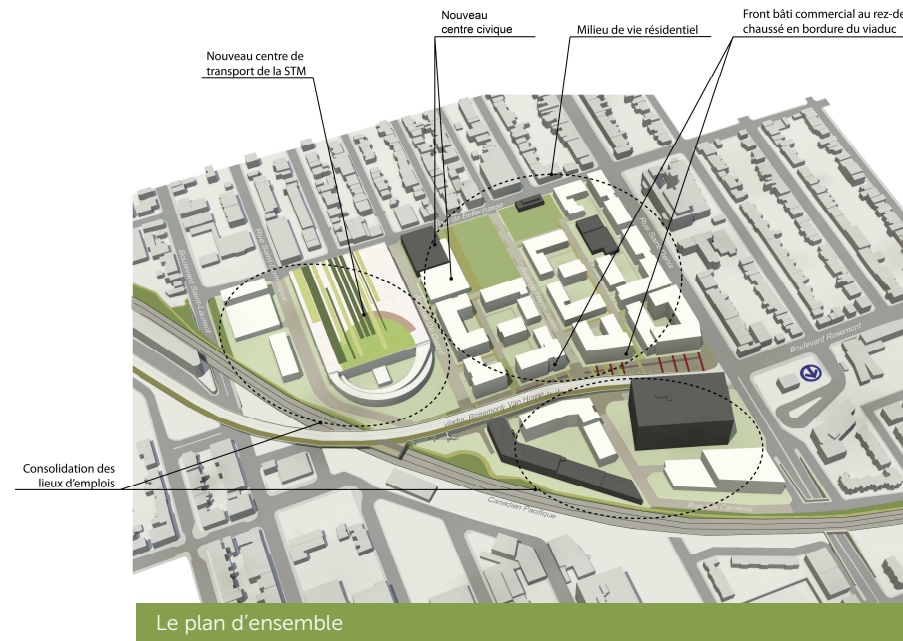
4.3.1_Un projet ancré dans son milieu

La proposition d'aménagement s'inspire des caractéristiques du milieu actuel: la forme et les dimensions des îlots, le réseau viaire et les bâtiments les plus significatifs. Les îlots sont libérés des constructions qui présentent moins d'intérêt pour en permettre la requalification selon les objectifs d'aménagement établis pour le site.

4.3.2_De nouveaux réseaux connecteurs

La proposition d'aménagement mise sur l'implantation de nouveaux réseaux qui établissent la trame de base du développement du nouveau quartier et qui le connectent au milieu environnant

Le projet urbain



Le plan d'ensemble

4.3.3_Un milieu de vie et des lieux d'emplois

Le plan d'ensemble illustre le projet urbain; il précise l'implantation et la volumétrie des nouvelles constructions, identifie les bâtiments à conserver et leur intégration au milieu et distingue les espaces libres publics et privés.

La proposition exprime un équilibre entre le bâti et les espaces libres, entre les espaces minéralisés et les espaces végétalisés et concrétise les intentions de créer un nouveau quartier vert.

On distingue deux grands ensembles: un nouveau milieu de vie principalement résidentiel, au nord du viaduc et à l'est de l'avenue De Gaspé, et, les lieux d'emplois, dans la partie sud-est du site, incluant le futur centre de transport de la STM.

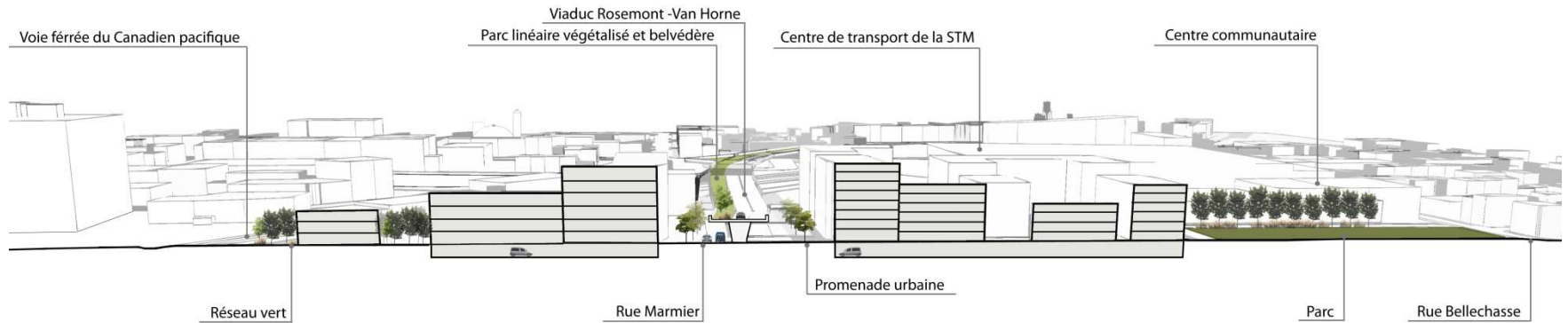
Le projet urbain



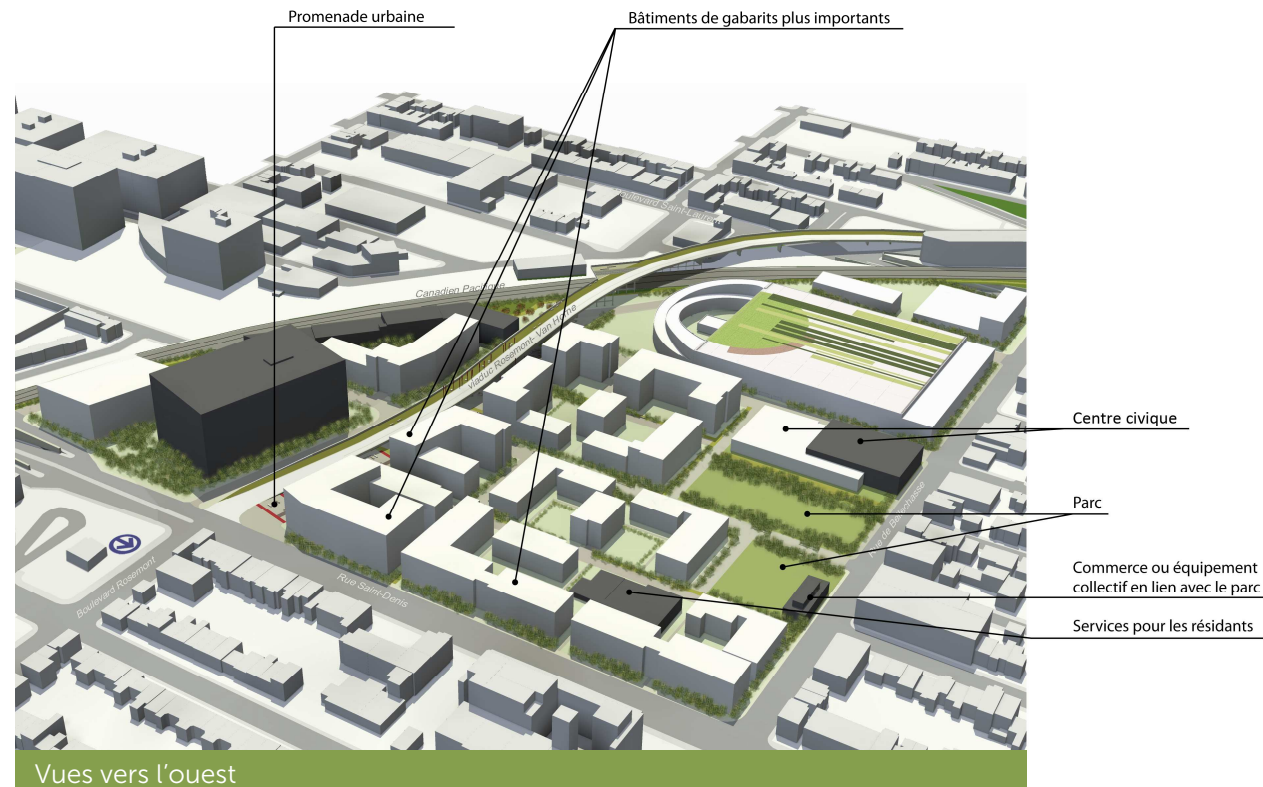
Le plan d'ensemble

A

A



Le projet urbain



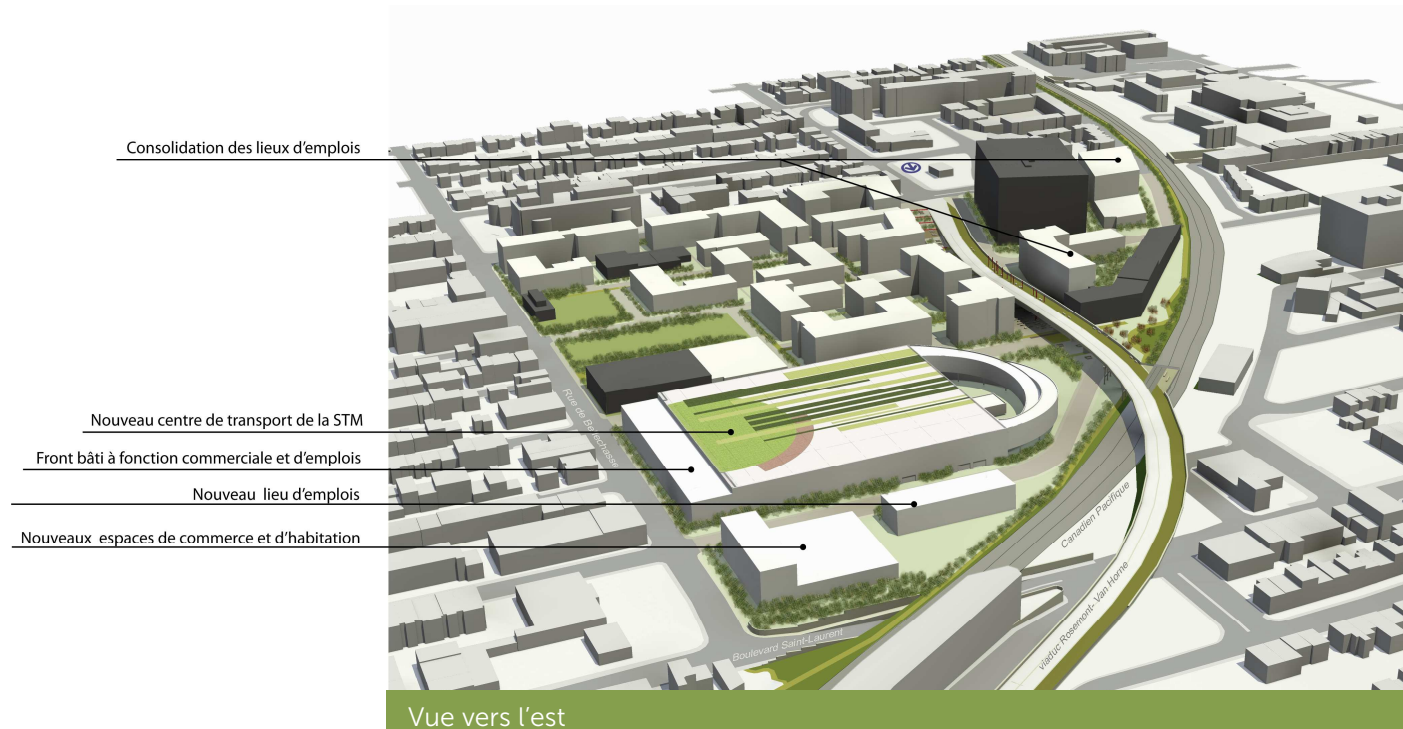
4.3.4_Le projet urbain

Les îlots à vocation résidentielle sont occupés par des constructions qui s'implantent en bordure des rues, en générant des cours intérieures aux dimensions généreuses. Les bâtiments sont implantés avec un dégagement important en bordure nord du viaduc permettant l'aménagement d'une promenade urbaine qui sera animée notamment par les commerces implantés au rez-de-chaussée des bâtiments. Les constructions qui atteignent les hauteurs les plus élevées bordent le viaduc et la rue Saint-Denis; les hauteurs des constructions s'amenuisent vers l'intérieur du site.

L'accès au cœur des îlots résidentiels et aux aires de stationnement sous terraines est assuré par un réseau de voies de circulation partagées par les piétons, cyclistes et véhicules automobiles, suivant le concept européen des woonerfs. L'immeuble actuellement occupé par les activités liées à la sécurité incendie de la STM est intégré au secteur résidentiel et est occupé à des fins accessoires à cette nouvelle vocation.

Les équipements collectifs, avec le parc et le centre civique, occupent la partie centrale en front sur la rue de Bellechasse. Le parc se découpe en deux parties et intègre le petit bâtiment des transformateurs de la STM à des fins de commerce ou d'équipement collectif. La partie principale du parc occupe la tête de l'îlot juste à l'ouest. Le futur centre civique s'implante coin De Gaspé, en se greffant à une partie du bâtiment de l'ancienne usine Coca-Cola.

Le projet urbain



Le centre de transport de la STM occupe l'emplacement formé par le rassemblement des îlots de part et d'autre de la rue Casgrain. Il présente une forte implantation au sol, avec un volume utilisé à des fins commerciales et de bureau qui permet la transition vers la rue de Bellechasse. Les rampes d'accès sont aménagées à l'extérieur du bâtiment du côté sud. Même si le garage ne présente que 2 niveaux, sa hauteur en mètres correspond à celle d'un édifice commercial de 4 étages.

Sur l'îlot actuellement occupé par la cour à bois Villeneuve pourrait s'implanter, advenant la cessation des activités du commerce, une construction à des fins commerciales surmontée d'une barre résidentielle de 6 étages en front sur de Bellechasse.

Les îlots au sud du viaduc concentrent les espaces à vocation d'emplois. L'îlot occupé par les industries Capitol inc. poursuit sa conversion vers des activités de recherches et dans le domaine artistique (ateliers d'artistes). La partie du bâtiment en front sur la voie ferrée présente le plus grand intérêt pour la conservation. Une nouvelle construction de 6 étages à vocation d'emploi pourrait s'implanter en bordure de l'avenue Henri-Julien et du viaduc. Pour l'îlot occupé par le bâtiment du 5800 Saint-Denis, il est proposé de remplacer l'aire de stationnement extérieure par une nouvelle construction pouvant atteindre 8 étages, qui pourrait accueillir du commerce de détail, au premier niveau, surmonté d'espaces à des fins d'emploi.

Les fonctions urbaines



1200 nouveaux logements



4.4.1_ Les fonctions urbaines

Le tableau ci-contre illustre les superficies pour chacune des fonctions des nouvelles constructions. Ces superficies expriment la diversité des activités du nouveau secteur Bellechasse. Aux nouvelles constructions s'ajoutent la superficie des constructions existantes, intégrées à l'aménagement du quartier, comprenant, notamment, le bâtiment du 5800, Saint-Denis, d'une superficie d'environ 60 000 m². Les constructions actuelles qui seront maintenues seront toutes affectées à des fins de commerce, de lieu d'emplois ou d'équipements collectifs; aucun logement n'est prévu dans ces bâtiments.

Ilots	Usages	Superficie (1) totale (m ²)	Logements (2)
A	-Habitation	77 100	771
	-Commerce	3 092	
A Total		80 192	
B	-Habitation	31 003	310
	-Commerce	1 882	
	-Lieu d'emploi(3)	5 589	
	-Équipement collectif	4 714	
B Total		43 188	
C	-Commerce	1 863	
	-Lieu d'emploi	5 589	
	-Centre de transport STM	30 800	
C Total		38 252	
D	-Habitation	6 276	62
	-Commerce	3 686	
	-Lieu d'emploi	3 836	
D Total		13 798	
E	-Commerce	3 507	
	-Lieu d'emploi	13 554	
E Total		17 061	
F	-Lieu d'emploi	11 944	
F Total		11 944	
Total		204 435	1 143

-Habitation	114 379
-Commerce	14 030
-Lieu d'emploi	40 512
-Équipement collectif	4 714
-Centre de transport STM	30 800
-Parc	10 922
-Espace public et promenade	6 300

(1) Superficie des nouvelles constructions seulement
 (2) Superficie moyenne 100 m² par logement
 (3) Atelier, bureau, service, recherche, Industrie légère, etc.

Les fonctions urbaines



4.4.2_ L'habitation

L'habitation s'impose en superficie et en volume: on compte plus de 1200 logements de typologies variées, destinés à une diversité de clientèles. Occupant l'ensemble d'un bâtiment ou les étages supérieurs, l'habitation s'implante principalement sur les îlots au nord du viaduc et à l'est de l'avenue De Gaspé, en plus d'une présence ponctuelle sur l'îlot à l'ouest de la rue Saint-Dominique.

Compte tenu des caractéristiques socio-économiques de la population du milieu et de la forte demande pour des logements abordables et communautaires, de même que pour les logements familiaux, il est proposé d'aller au-delà des exigences de la stratégie d'inclusion de logements abordables de la Ville et de viser un objectif de 23% de logements sociaux, incluant 5% d'ateliers d'artistes et 20% de logements abordables.



4.4.3_ Le commerce

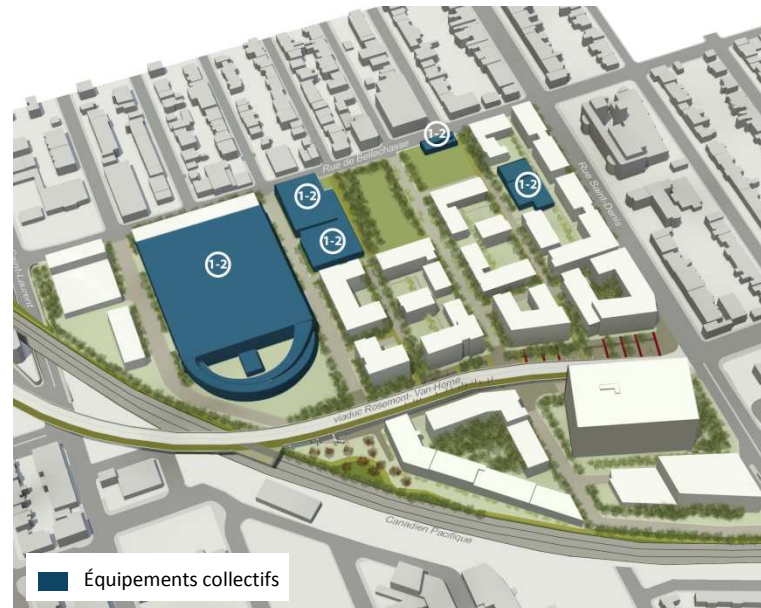
Le commerce s'implante essentiellement au rez-de-chaussée de certains bâtiments, d'une part avec des commerces de proximité en bordure du viaduc Rosemont-Van Horne et de la rue de Bellechasse, mais aussi avec des établissements de plus grande taille en bordure de la rue des Carrières, ainsi qu'en bordure de la rue de Bellechasse, coin Saint-Laurent.

Les fonctions urbaines



4.4.4_L'emploi

Le secteur Bellechasse offre une diversité d'espaces appropriés à une gamme d'activités variées. Les espaces prévus à des fins d'emploi se retrouvent essentiellement dans la partie du site au sud du viaduc, mais aussi au pourtour du centre de transport de la STM. Pourront s'implanter notamment des ateliers d'artistes ou des entreprises dans des domaines créatifs tels que l'informatique, les technologies de la santé et le développement durable dans l'esprit de la conversion en cours du bâtiment LE 5800 et du bâtiment de la compagnie Les Industries Capitol inc. Sans tenir compte du centre de transport de la STM et des espaces dédiés à l'emploi dans les bâtiments existants, les nouvelles constructions offriront plus de 40 000 m² de superficie de plancher pour l'implantation de nouvelles entreprises.



4.4.5_Les équipements collectifs

Le nouveau centre de transport de la STM occupe le terrain situé entre l'avenue De Gaspé et la rue Saint-Dominique. Cette construction sur trois niveaux présente une superficie de plus de 30 000 m².

Le futur centre civique s'implante dans le parc en bordure de la rue de Bellechasse en se greffant au bâtiment de l'ancienne usine Coca-Cola ltée. La vocation et la programmation de ce centre demeurent à établir, il est toutefois envisagé de viser à répondre, notamment, aux besoins en terme d'équipements sportifs (piscine, gymnase), culturels et communautaires (salle communautaire et culturelle multifonctionnelle).

Le bâtiment de la STM en bordure de la rue de Bellechasse pourrait accueillir des fonctions complémentaires à la vocation du parc (chalet, café, restaurant, galerie d'art) alors que le bâtiment des incendies se prêterait à une vocation de services, tel qu'une garderie.



Réseau vert: halte verte



Réseau vert: entrée Clark



Sentier en bordure du viaduc

4.5_ Un réseau d'espaces libres publics

En plus des interventions de verdissement prévues pour le viaduc Rosemont–Van Horne, tant au niveau du tablier que des espaces inférieurs, plusieurs autres projets contribueront à la mise en place du réseau d'espaces libres publics du nouveau secteur Bellechasse.

Le secteur sera doté d'un parc de quartier en front sur la rue de Bellechasse, de part et d'autre de l'avenue Henri-Julien. À l'intérieur de ce parc sera aménagé un nouveau centre civique, à même la partie conservée la plus intéressante de l'ancien édifice de la compagnie Coca-Cola, coin De Gaspé, qui sera agrandi à ces fins. Le bâtiment des transformateurs de la STM s'intégrera à la partie du parc à l'est de l'avenue Henri-Julien.

Deux projets permettront de mieux rattacher le parc du Réseau vert au quartier environnant. L'aménagement de deux passages à niveau pour les piétons et les cyclistes assureront de traverser la voie ferrée de façon agréable et sécuritaire tout en établissant un lien rapide entre la station de métro Rosemont et la clientèle du secteur Saint-Viateur Est, nombreuse à traverser informellement la voie ferrée. Un passage pour les piétons et les cyclistes sera aménagé dans l'axe du boulevard Saint-Laurent pour lier le parc du Réseau vert à la rue de Bellechasse.

Les espaces à l'intérieur des îlots résidentiels seront traversés par un réseau de voies à circulation partagée de type woonerf, qui se connecteront aux rues environnantes par des liens verts dédiés aux piétons et aux cyclistes.

Finalement, la plantation d'arbres en bordure de toutes les rues complétera ce réseau d'espaces verts publics.



Un réseau vert ramifié



Le réseau de voies de circulation



Aménagement de rues partagées favorisant le transport actif et l'appropriation par les résidents



Création de bacs de bio rétention visant la captation des eaux pluviales et l'augmentation du couvert végétal sur rue



Diminution de l'espace accordé à l'automobile et mise en place de mesures d'apaisement de la circulation

4.6.1_ La hiérarchie du réseau

Le nouveau Bellechasse se veut un quartier dans lequel il sera possible de vivre sans voiture.

L'organisation du réseau de voies de circulation tient compte de la vocation des emplacements et des besoins des utilisateurs. Il vise à concentrer la circulation à la périphérie du site et à établir un réseau apaisé pour la desserte des îlots à vocation résidentielle.

Un axe principal de circulation dans les deux directions permet de relier la rue des Carrières à la rue de Bellechasse, tout en servant de voie d'accès principale pour les entrées et sorties d'autobus, par la rue Saint-Dominique. Ce trajet, pour lequel des mesures d'apaisement de la circulation sont prévues, emprunte les rues des Carrières, Henri-Julien, Marmier et Saint-Dominique, pour rejoindre la rue de Bellechasse.

Deux axes véhiculaires secondaires donnent accès aux deux îlots résidentiels. Il s'agit de voies de circulation d'un gabarit réduit, à double sens pour l'avenue De Gaspé et vers le sud pour l'avenue Henri-Julien. L'avenue Henri-Julien, au cœur du secteur résidentiel, devient une rue conviviale, à circulation réduite où piétons et cyclistes occupent un place importante.

Des voies de desserte à circulation partagée pour les piétons, cyclistes et automobiles de type woonerf permettent d'accéder aux bâtiments des îlots résidentiels et à leurs aires de stationnement intérieures.

Des passages pour les piétons et les cyclistes permettent de relier les voies de desserte au cœur des îlots avec les rues périphériques. Deux passages à niveau sont également à l'étude un premier dans l'axe de l'avenue Henri-Julien et un second plus à l'ouest dans l'axe De Gaspé – Saint-Dominique.

Non représenté sur cette carte, le viaduc, réaménagé en belvédère pour mieux accommoder la circulation piétonne et cycliste, conserve son rôle d'artère est-ouest.

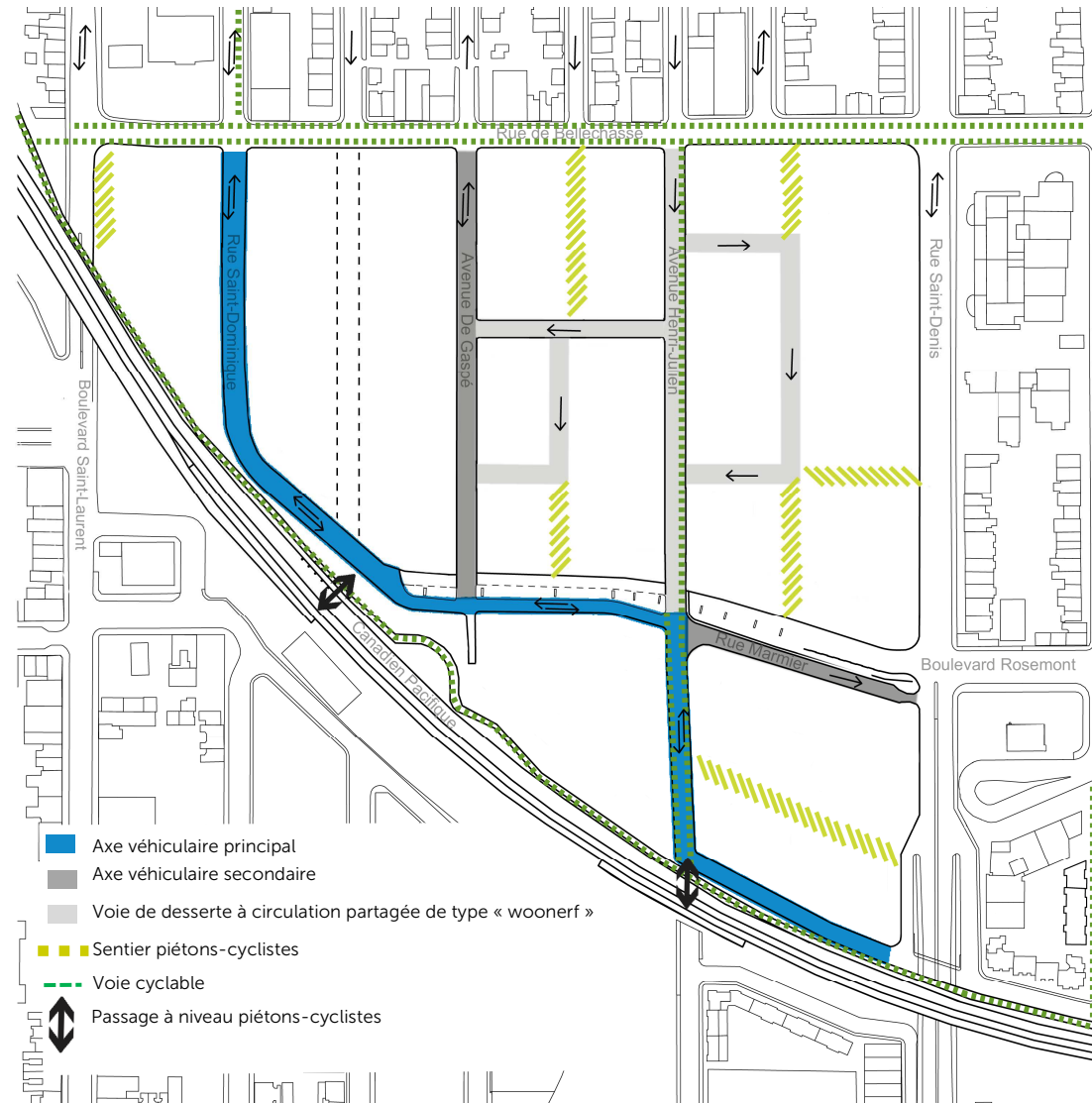


Avenue Henri-Julien

Le réseau de voies de circulation



Vivre sans
voiture



4.6.2_ Les interventions à prévoir

Des interventions majeures sont prévues sur l'ensemble du réseau de voies de circulation du secteur Bellechasse.

Les interventions les plus importantes porteront sur le viaduc Rosemont–Van Horne dont le tablier et les espaces en dessous devront être réaménagés; les interventions prévues sont décrites dans la section suivante.

Mises à part les interventions nécessaires sur la rue Marmier et pour les nouvelles rues qui desserviront les deux îlots résidentiels de la partie est du site et sur l'îlot du 5800 Saint-Denis, les interventions sur le réseau pourront être réalisées à l'intérieur des emprises publiques actuelles.

L'implantation du centre de transport de la STM sur le terrain formé du rassemblement des deux îlots entre l'avenue De Gaspé et la rue Saint-Dominique entraînera la fermeture de l'avenue Casgrain.



Avenue Casgrain

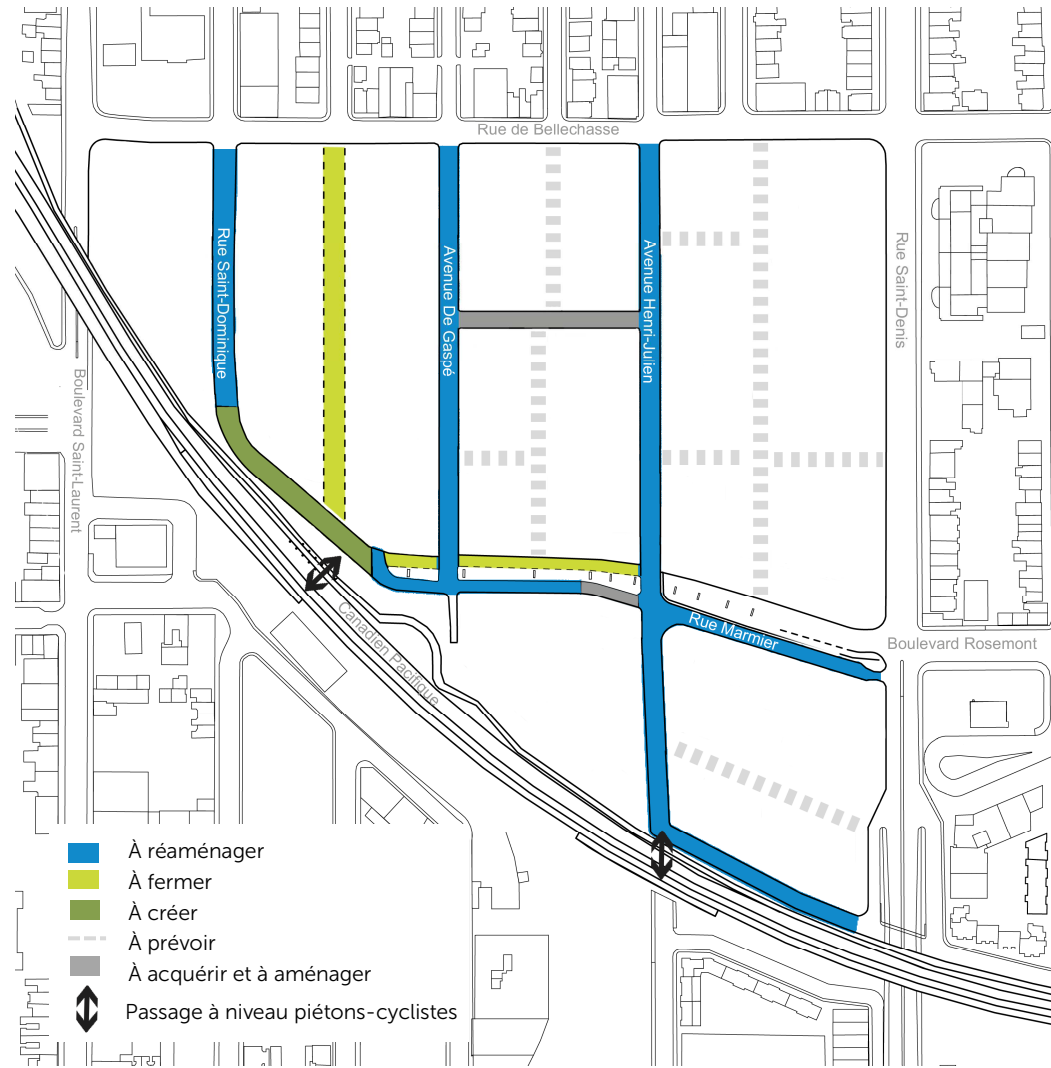


Le tablier du viaduc



La rue Marmier Sud

Le réseau de voies de circulation





Rue Marmier Nord



Rue Saint-Dominique



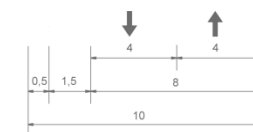
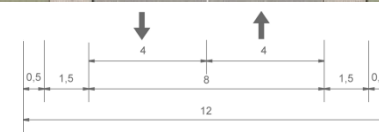
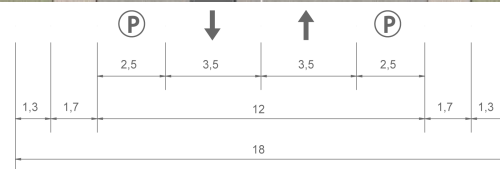
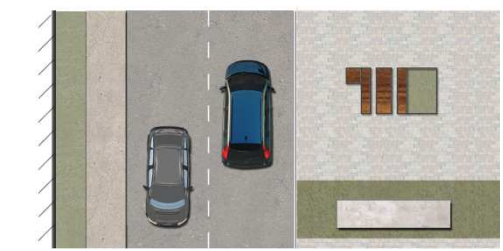
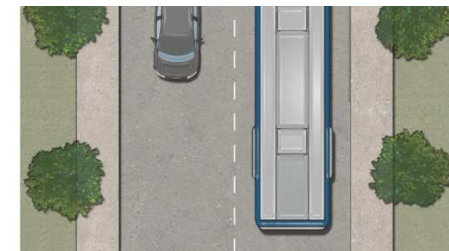
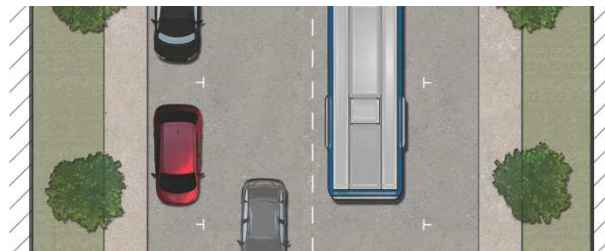
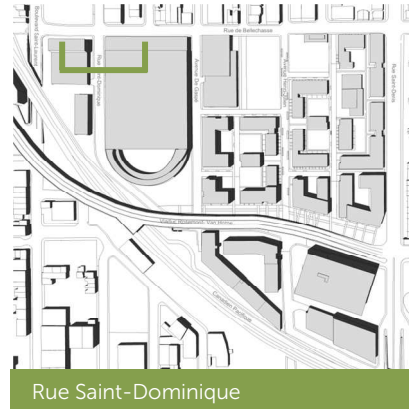
Henri-Julien – des Carrières

4.6.3_ Le lien des Carrières – de Bellechasse

Le lien routier principal, pour joindre la rue des Carrières à la rue de Bellechasse dans les deux directions, impliquera plusieurs interventions:

- La correction de la géométrie de l'intersection de la rue des Carrières avec l'avenue Henri-Julien de façon à remplacer la courbe par un intersection plus orthogonale;
- La fermeture de la rue Marmier au nord du viaduc, de façon à intégrer l'emprise à la promenade prévue;
- La transformation de la rue Marmier sud en voie de circulation à double sens, impliquant l'élargissement de l'emprise à même le terrain de la propriété des industries Capitol, près de l'avenue Henri-Julien;
- Le prolongement de la rue Marmier, sur un emplacement faisant partie du domaine public de la ville à des fins de parc, pour rejoindre la rue Saint-Dominique;
- L'aménagement de la rue Saint-Dominique actuellement non pavée et sans trottoir. Cette voie deviendra le chemin d'accès pour les autobus du centre de transport de la STM.

Le réseau de voies de circulation





Avenue De Gaspé



Avenue Henri-Julien

4.6.4_ Les avenues Henri-Julien et De Gaspé

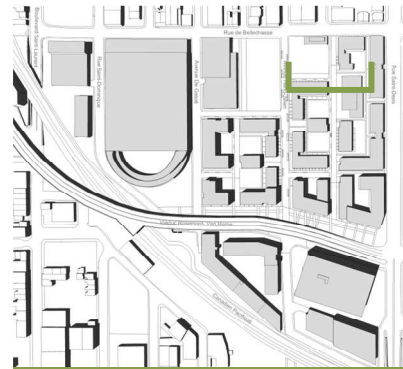
Les avenues Henri-Julien et De Gaspé seront reconfigurées. L'avenue De Gaspé maintiendra le double sens de la circulation avec des espaces de stationnement en bordure, d'un seul côté. Cette voie servira d'accès à l'aire de stationnement des employés de la STM, dont l'entrée est située près de la rue de Bellechasse. Elle pourra aussi servir de voie d'accès, en cas d'urgence, pour les autobus de la STM advenant un problème du côté de la rue Saint-Dominique. L'avenue Henri-Julien est réaménagée avec une seule voie de circulation en direction sud, des espaces de stationnement de chaque côté de la rue et l'implantation de bacs de biorétention plantés qui permettront d'absorber une partie des eaux de ruissellement.

L'avenue Henri-Julien au nord de Marmier est réaménagée de façon à devenir une voie locale de desserte du nouveau quartier résidentiel. Son aménagement avec largeur d'emprise réduite, voie cyclable dans les deux sens et présence de bacs de bio rétention en feront une voie de circulation partagée à vitesse réduite.

4.6.5_ La desserte des nouveaux îlots résidentiels

De nouvelles rues devraient être nécessaires afin d'accéder au cœur des îlots et aux aires de stationnement pour les deux îlots principalement résidentiels. Un nouveau concept de voie de circulation est proposé, la rue de type *woonerf*, où le piéton, le cycliste et la voiture, à vitesse réduite, se partagent l'espace.

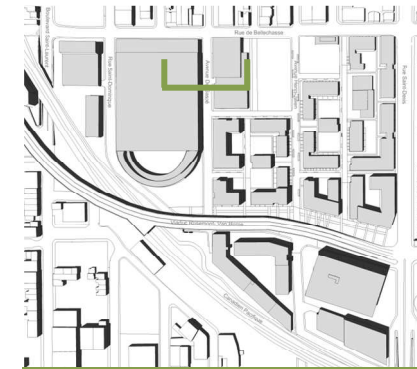
Le réseau de voies de circulation



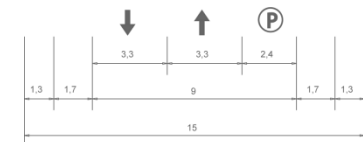
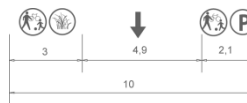
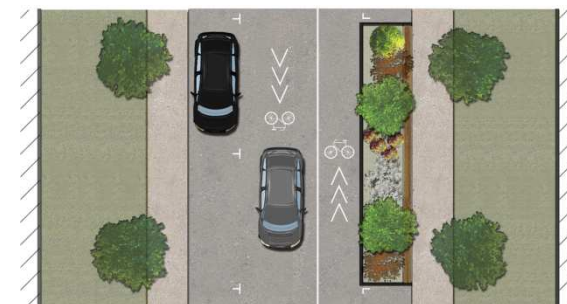
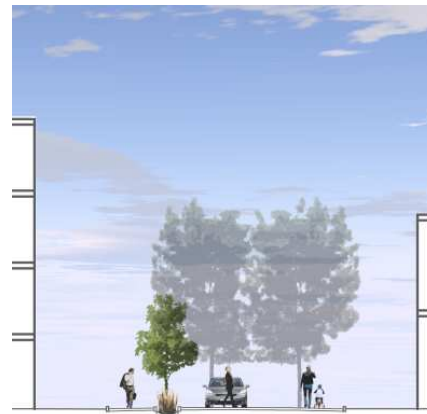
Rue de type Woonerf



Avenue Henri-Julien



Avenue De Gaspé

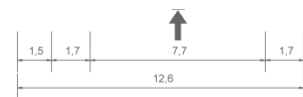
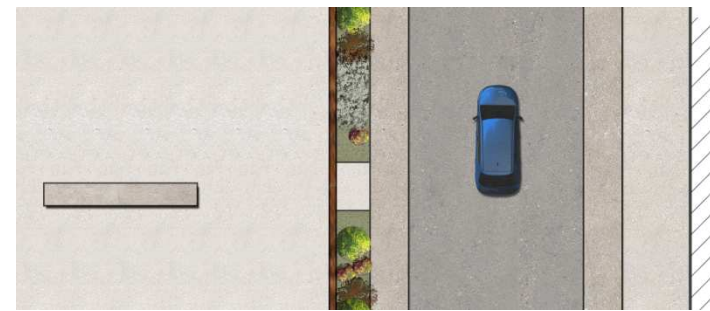
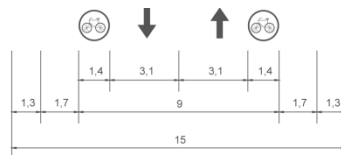
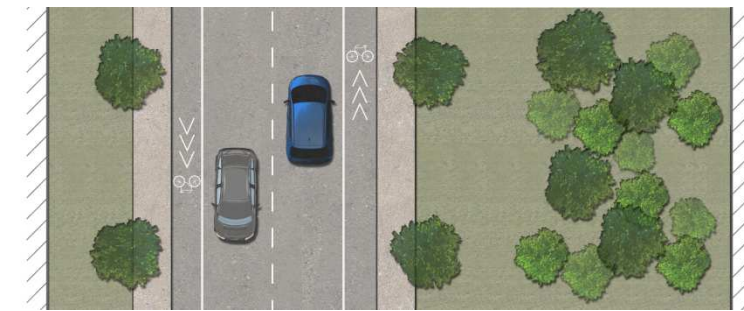




Avenue Henri-Julien — Rue des Carrières



Rue Marmier Sud



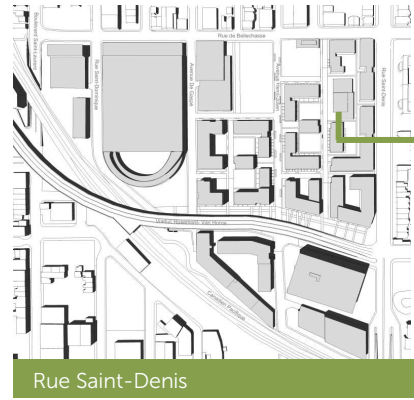


Rue de type woonerf



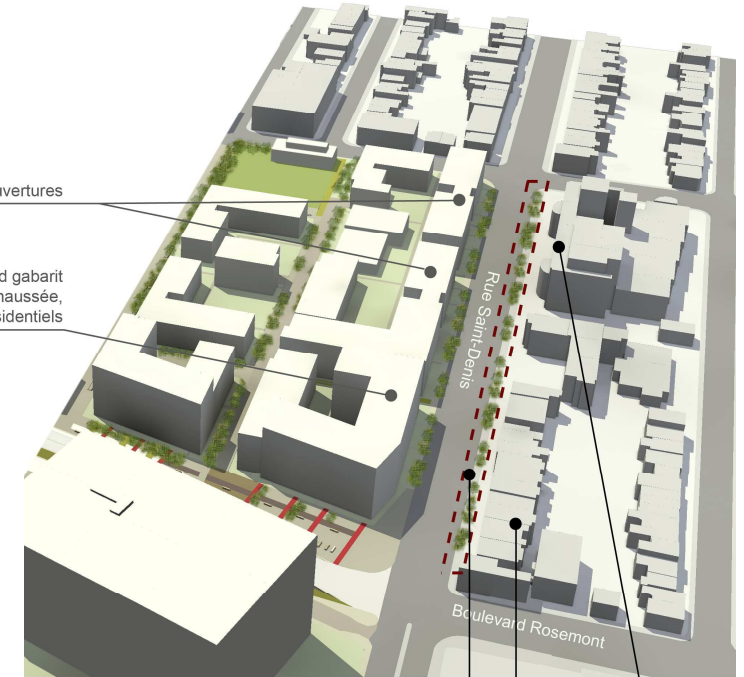
Avenue Henri-Julien

Le réseau de voies de circulation

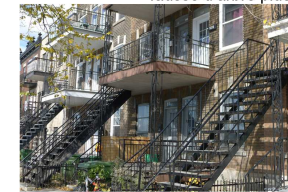


Front bâti résidentiel en continu ponctué d'ouvertures

Bâtiment de coin de grand gabarit
Commerces au rez-de-chaussée,
Étages supérieurs résidentiels



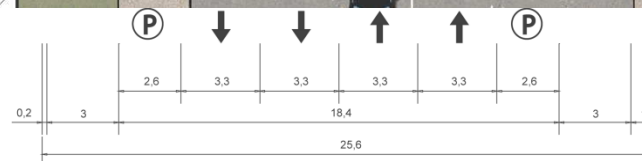
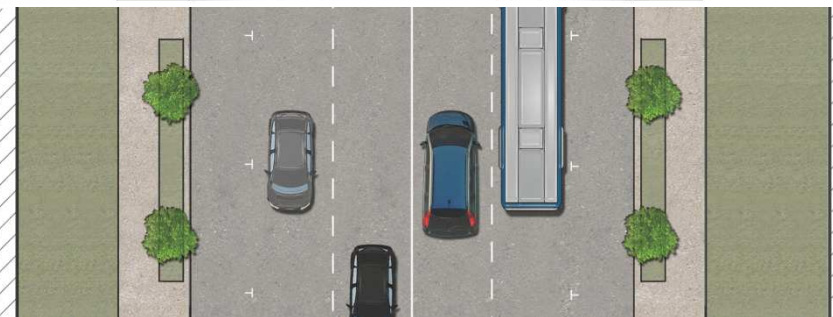
Plantation d'arbre au 6m c/c,
fausse d'arbre plus grande



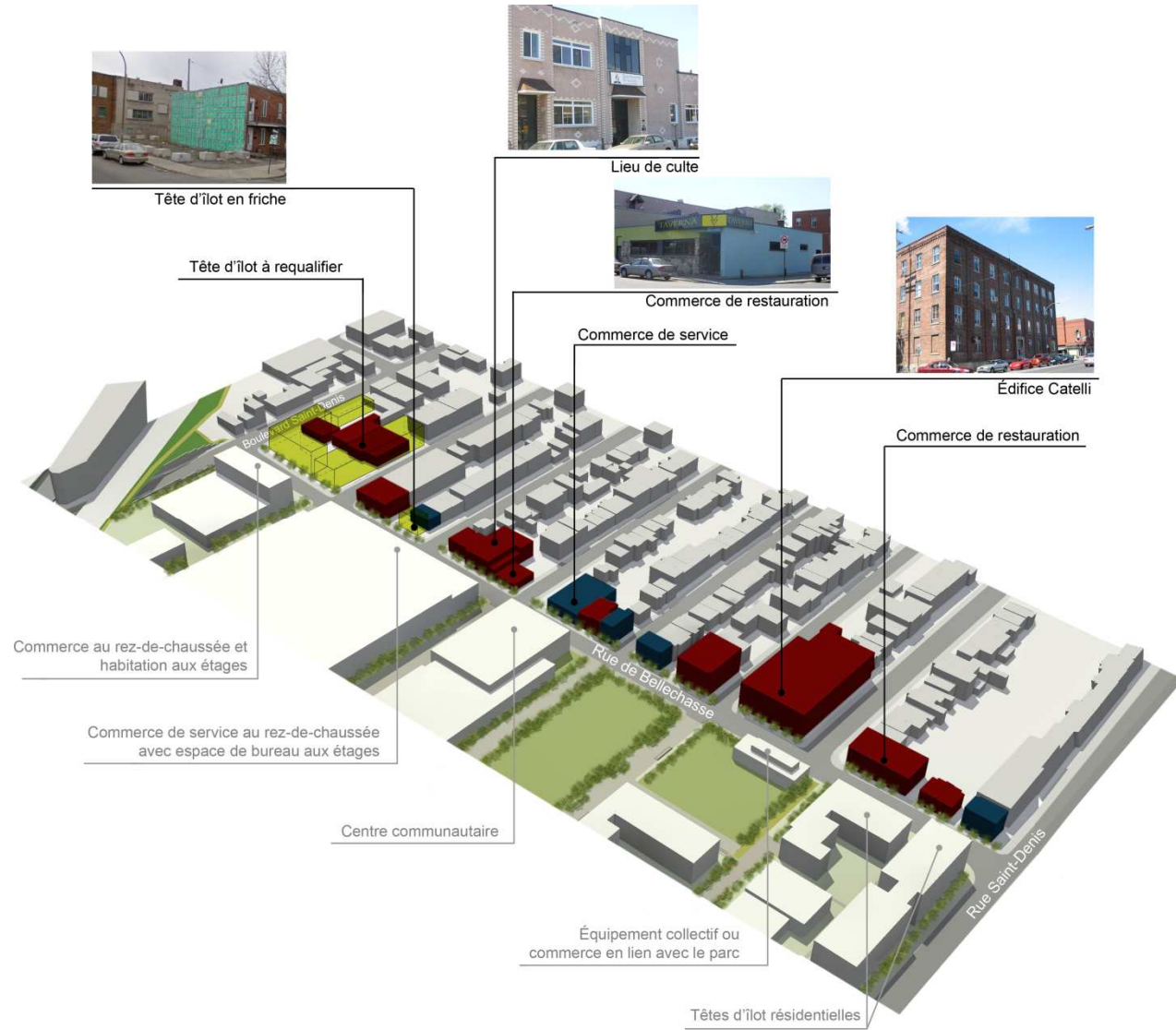
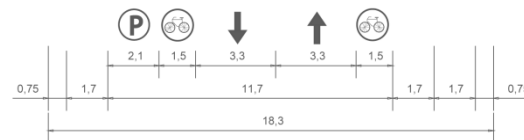
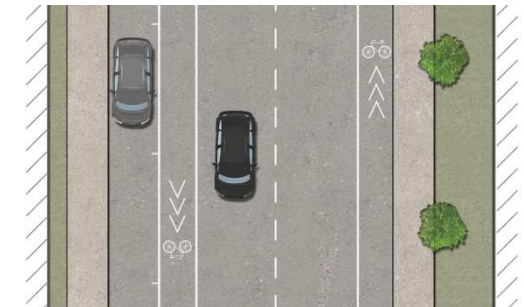
Triplex résidentiel type



Bâtiment de la Cour Juvénile



Le réseau de voies de circulation

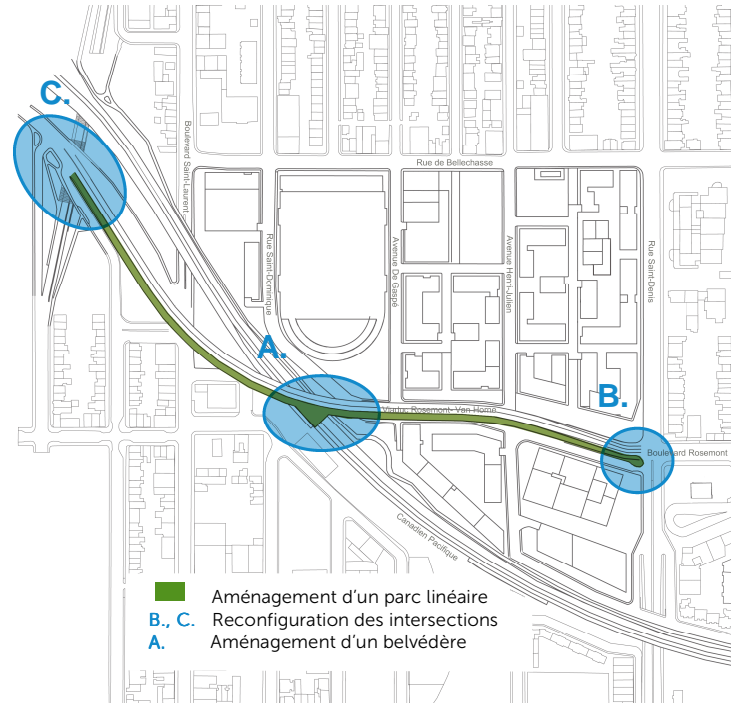


- Front bâti faisant face à la rue de Bellechasse
- Front bâti ne faisant pas face à la rue de Bellechasse
- Volumétrie proposée
- Usage et bâtiment actuels
- Usage et volumétrie de bâtiment proposé

Le réaménagement du viaduc Rosemont-Van Horne

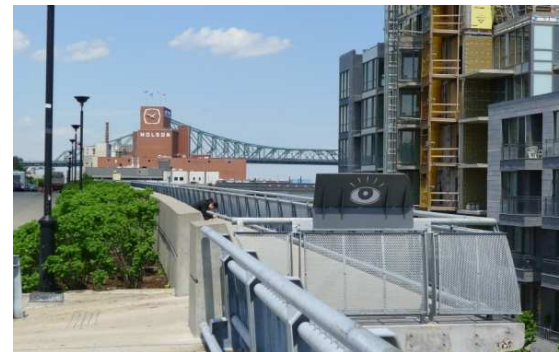


Un viaduc intégré au quartier



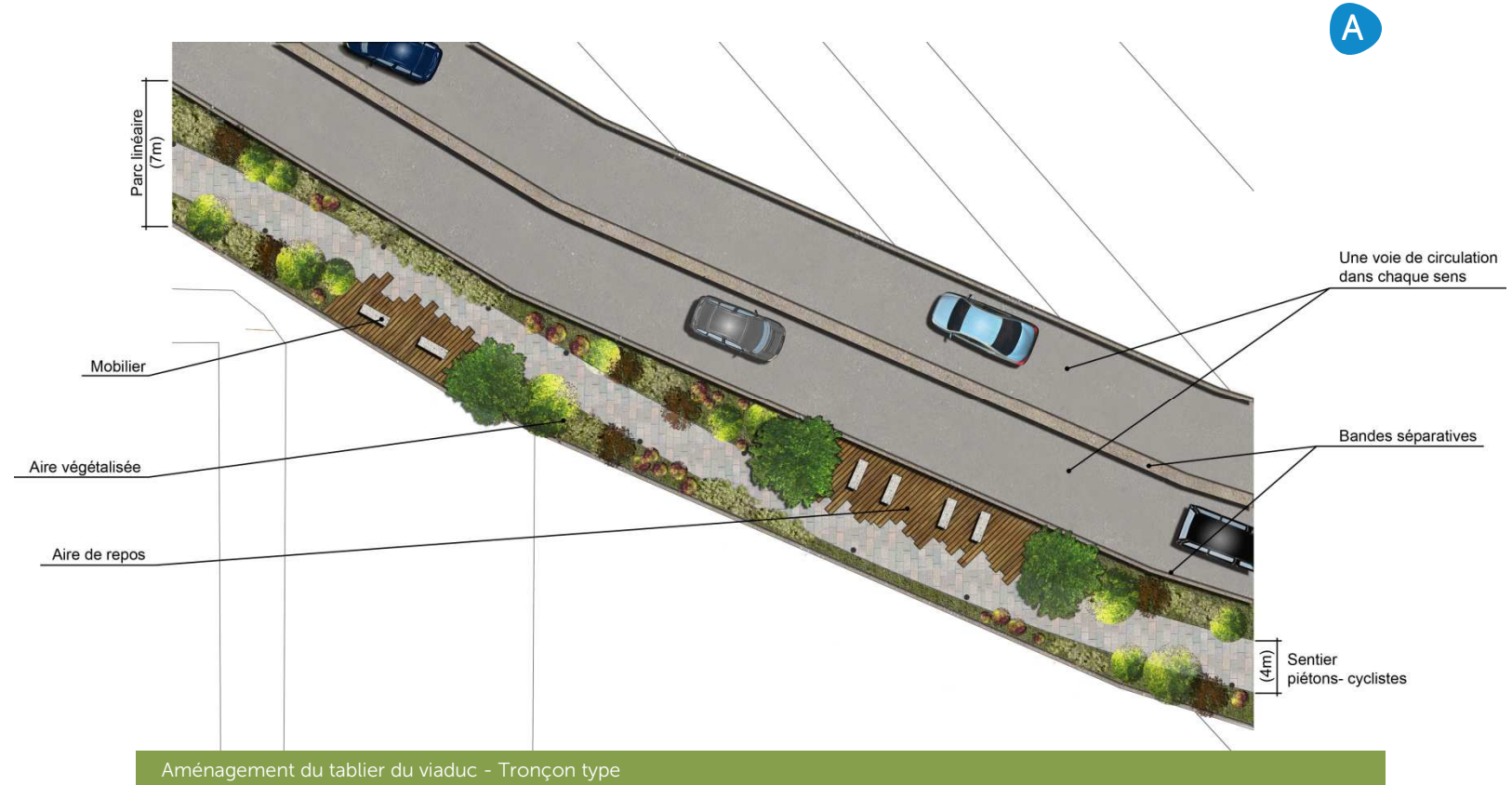
4.7.1_ L'intégration du viaduc Rosemont-Van Horne au nouveau quartier

Le viaduc Rosemont-Van Horne impose par sa présence dans ce secteur de la ville. Voie de circulation majeure dans l'axe est-ouest, le viaduc est emprunté à la fois par les voitures, les autobus et les véhicules d'urgence, tout en constituant une route de camionnage. Il permet de passer rapidement et presque sans obstacles de la rue Saint-Denis à l'avenue du Parc. Des interventions majeures sont proposées afin de mieux intégrer cette infrastructure de type autoroutier au nouveau quartier. L'approche d'ensemble propose que le tablier devienne un belvédère sur la ville et, les espaces au sol, une promenade urbaine.



Le belvédère du viaduc Notre-Dame

Le réaménagement du viaduc Rosemont-Van Horne

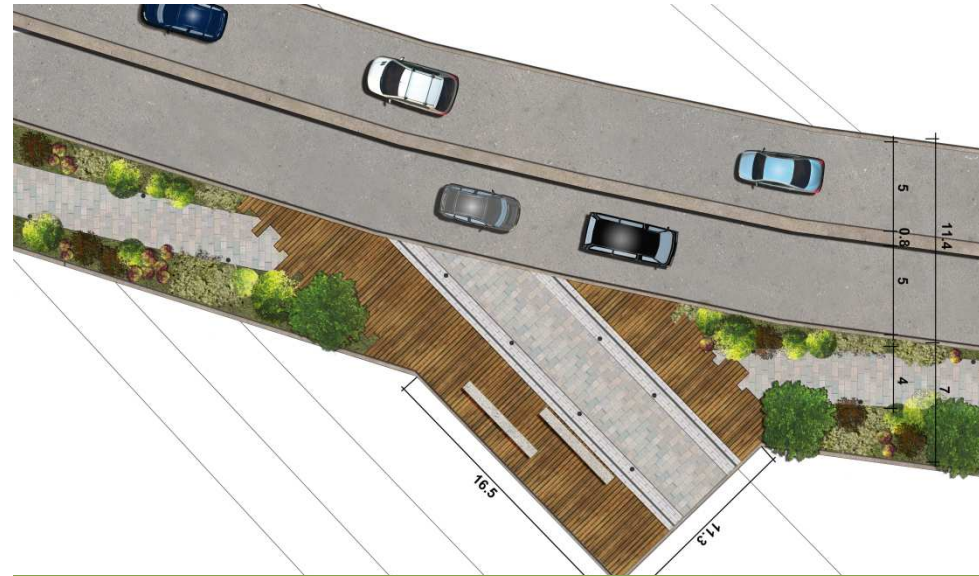


4.7.2_ Un belvédère sur la ville

Le viaduc couvre une distance d'un peu plus d'un demi kilomètre (675 m) de longueur en s'élevant progressivement jusqu'à une hauteur d'environ 11m. Il offre une vue spectaculaire sur la ville: la silhouette du mont Royal et du centre-ville, le corridor de la voie ferrée, les bâtiments imposants et les quartiers environnants.

La proposition d'aménagement du tablier du viaduc vise à réduire l'espace alloué aux voitures à une voie de circulation de 5 mètres de largeur dans chaque sens. Il devient possible, dans la bande de 7 mètres de largeur du côté sud, d'aménager un parc linéaire. Un sentier pour les piétons et les cyclistes de 4 mètres de largeur s'insère de manière sinueuse à l'intérieur du parc. Le long de ce parcours sont implantées ponctuellement des aires de repos et des œuvres artistiques. La moitié de la surface du parc linéaire est recouverte de végétation, d'arbustes et d'arbres et l'autre moitié de bois ou de matière minérale. À mi-parcours, sur la partie la plus élevée du viaduc, le tablier dévie de sa course et s'allonge pour surplomber le tracé de la voie ferrée.

A



Agrandissement du tablier du viaduc



Aménagement d'un belvédère sur la ville

Le réaménagement du viaduc Rosemont-Van Horne

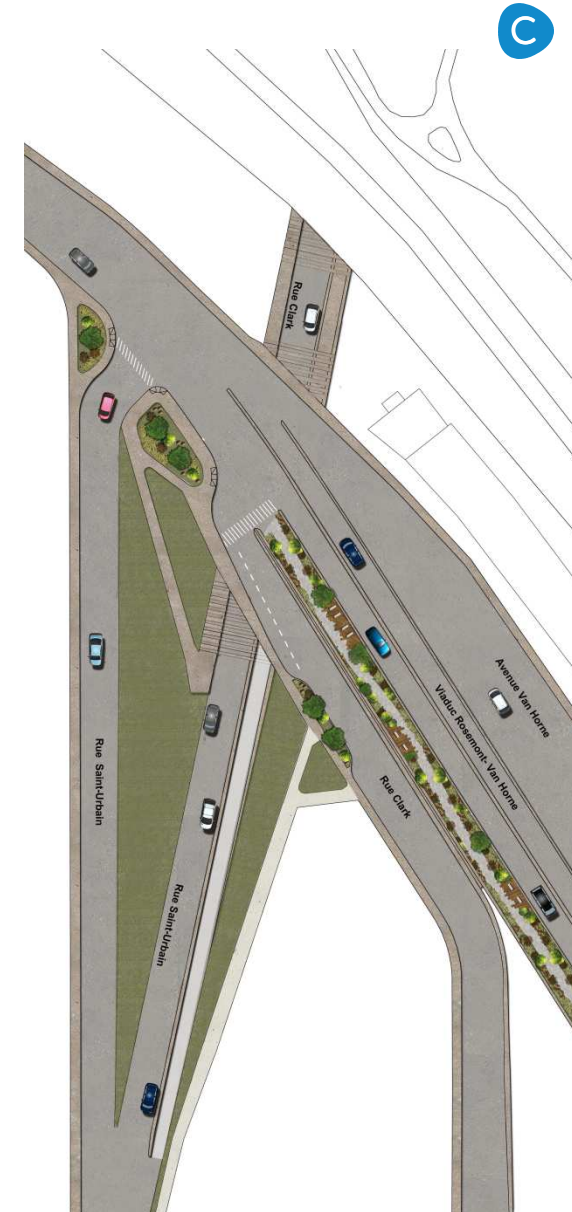


Intersection Saint-Denis et viaduc Rosemont-Van Horne

4.7.3_ Les extrémités du viaduc

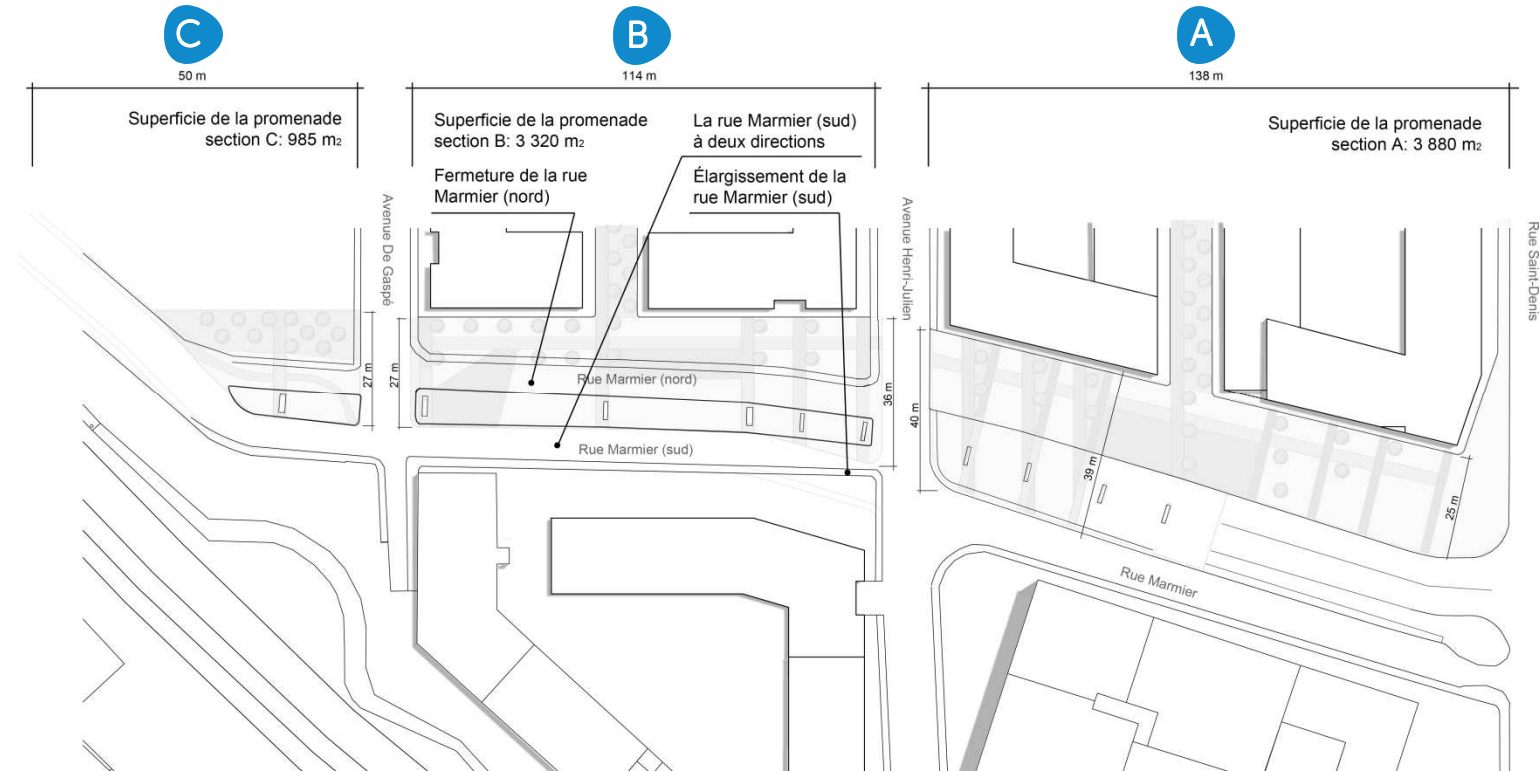
À l'approche de la rue Saint-Denis, la largeur du parc linéaire est réduite afin de permettre d'élargir la chaussée à deux voies dans chaque sens. Côté nord, la bretelle d'accès de la rue Saint-Denis au viaduc est abandonnée; côté sud, le terre plein entre le viaduc et la rue Marmier est élargi afin de rendre plus sécuritaire et confortable la traversée des piétons.

À l'extrémité ouest, quelques interventions sont prévues afin de rendre plus sécuritaire pour les piétons la traversée de la rue Saint-Urbain de même que l'insertion de la voie cyclable le long de la rue Clark.



Intersection Saint-Urbain et viaduc Rosemont-Van Horne

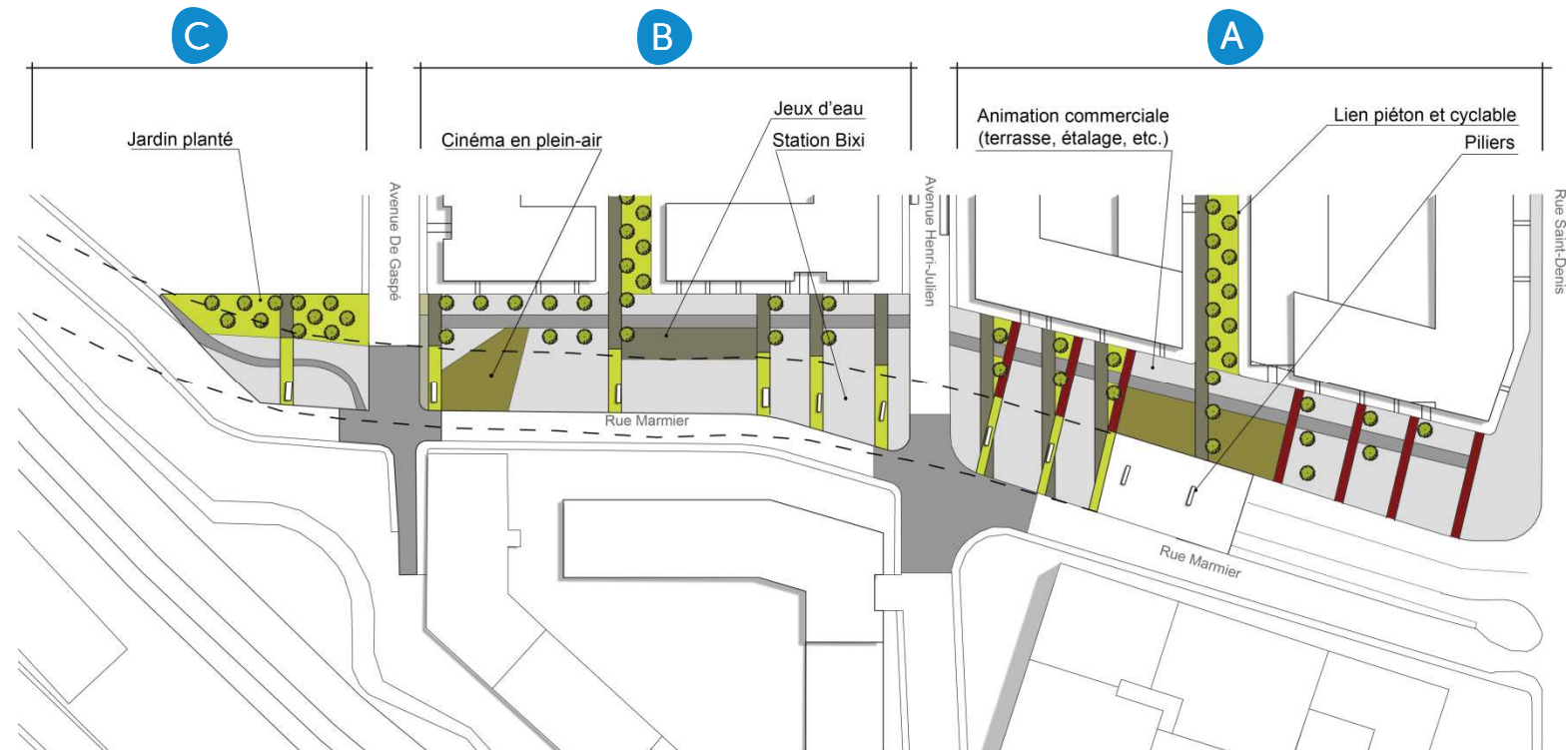
Le réaménagement du viaduc Rosemont-Van Horne



4.7.4_ Les abords du viaduc: une promenade urbaine

Profitant du déplacement de la circulation dans les deux directions sur la rue Marmier sud, l'espace regroupant le terre plein sous le viaduc, l'emprise de la rue Marmier nord et le dégagement résultant de l'implantation en recul des bâtiments bordant le viaduc permet de générer un vaste passage qui sera aménagé en promenade urbaine de la rue Saint-Denis jusqu'à l'avenue De Gaspé. Cette promenade constituera un axe fort du nouveau quartier par son déploiement entre la station de métro Rosemont et le parc linéaire du réseau vert.

Le réaménagement du viaduc Rosemont-Van Horne



Un aménagement paysager d'ensemble permettra de conférer à ce parc urbain une ambiance ludique et animée. Définie au nord par un front de constructions imposantes et au sud par la monumentalité du viaduc, la promenade urbaine tire son caractère des divers revêtements de sol, du minéral au végétal, des alignements d'arbres, de la présence de l'eau, d'activités récréatives et commerciales légères, d'œuvres d'art public, de la coloration du viaduc et de l'éclairage.

Un cadre bâti résidentiel en bordure nord, des activités commerciales qui peuvent s'étendre en cour avant des constructions et qui font face à des espaces abrités sous le viaduc, propices à l'implantation d'installations récréatives, artistiques ou commerciales, contribuent à l'animation du lieu.

Le réaménagement du viaduc Rosemont-Van Horne



A.2. Tronçon Henri-Julien – Saint-Denis

Le réaménagement du viaduc Rosemont-Van Horne



B.2_ Tronçon De Gaspé— Henri-Julien

Le réaménagement du viaduc Rosemont-Van Horne

C.1





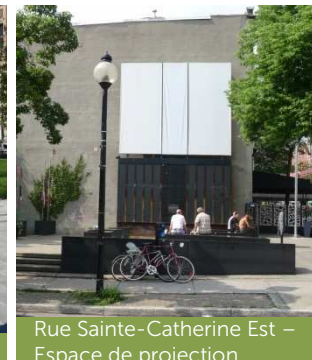
C.2_ Tronçon De Gaspé – Henri-Julien



Rue Sainte-Catherine Est - Art public



Quartier des spectacles – Promenade



Rue Sainte-Catherine Est – Espace de projection

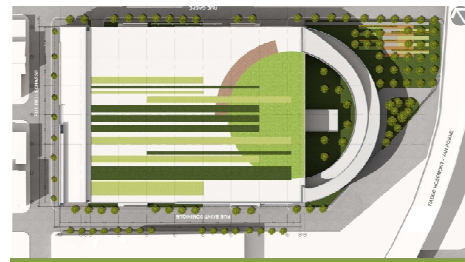
Le centre de transport de la STM



Un centre de transport LEED



Façades sur de Bellechasse et Saint-Dominique



Le toit vert, les rampes en hémicycles

4.8.1_ La relocalisation du centre de transport de la STM

La STM prévoit la relocalisation des activités de l'actuel garage en bordure de la rue Saint-Denis sur un nouvel emplacement. Cet emplacement sera formé du rassemblement des deux îlots situés entre la rue Saint-Dominique et l'avenue De Gaspé, de part et d'autre de l'avenue Casgrain, qui devra être fermée.

4.8.2_ Un centre de transport novateur

La STM propose la construction d'un centre de transport d'une nouvelle génération où l'ensemble des activités sont contenues à l'intérieur du bâtiment et réparties sur deux niveaux hors sol et un niveau en sous-sol pour le stationnement des employés. La majeure partie du rez-de-chaussée est utilisée pour l'entretien des véhicules, alors que le remisage se fait en partie au rez-de-chaussée, mais surtout à l'étage. La construction sera réalisée de façon à rencontrer les exigences de la certification LEED. Afin d'améliorer l'interface avec la rue de Bellechasse, la partie du bâtiment en front de la rue est occupée au rez-de-chaussée par des commerces et, aux étages supérieurs, par des bureaux. Le bâtiment comprend un toit vert. Les rampes d'accès à l'étage, en hémicycle, s'entrecroisent à l'arrière du bâtiment en évoquant le tracé sinueux du viaduc et du chemin de fer. Les cours sont aménagées, les façades sont percées d'ouvertures, parées de matériaux nobles et morcelées de façon à en briser la linéarité. Le bâtiment comprendra un toit vert et la STM examine la possibilité d'y implanter des activités d'intérêt pour la population du quartier telles que de la culture en serre ou des espaces récréatifs.

Le centre de transport de la STM



Intersection de Bellechasse et De Gaspé

4.8.3_ Les grandes caractéristiques du projet

Le centre de transport sert de lieu de rassemblement de la flotte d'autobus qui dessert le quartier environnant. Il permet d'assurer le remisage et l'entretien de 100 autobus de dimensions standards et 100 autobus articulés. Il s'agit d'une construction coûteuse, avec une emprise au sol de près de 20 000 m² et un taux d'implantation de l'ordre de 75% de la superficie du terrain.

Les deux niveaux hors sol du bâtiment atteignent un peu plus de 17 mètres de hauteur. Les dégagements sont d'environ 6 mètres en bordure de la rue de Bellechasse, 2 mètres sur la rue Saint-Dominique et 4 mètres sur l'avenue De Gaspé. La partie du bâtiment logeant les commerces et bureaux en front sur de Bellechasse présente une profondeur de 17 mètres. Les accès pour les autobus se font par la rue Saint-Dominique, accessoirement par l'avenue De Gaspé. L'accès au stationnement des employés en sous-sol, d'une capacité d'environ 300 places, se fait par l'avenue De Gaspé.

4.8.4_ Une collaboration STM - Ville

La STM et la Ville ont collaboré activement depuis quelques années à rendre possible la relocalisation du centre de transport et son intégration au nouveau secteur Bellechasse. Le projet demeure à être approuvé par les autorités de la STM et le gouvernement du Québec, responsable de 75% du financement.

La mise en œuvre

La mise en oeuvre de programme particulier d'urbanisme

5.1_ La mise en oeuvre du programme particulier d'urbanisme

Compte tenu de la nature du territoire et de la spécificité de ses enjeux, la réalisation du PPU implique une gamme d'interventions relevant de la Ville, mais aussi de l'ensemble des différents propriétaires fonciers privés du secteur. La version finale du PPU comprendra les précisions sur l'ensemble des interventions liées à sa mise en oeuvre.



5.1.1_ Les interventions de la ville

Les interventions de la Ville pour la mise en oeuvre du nouveau secteur Bellechasse sont multiples; elles impliquent notamment:

- la mise en place du cadre réglementaire d'urbanisme;
- l'acquisition des terrains nécessaires à la réalisation des équipements et des infrastructures;
- la construction des équipements et des infrastructures d'égout et d'aqueduc;
- l'aménagement des nouvelles voies publiques et le réaménagement de voies existantes;
- l'aménagement des espaces libres;
- la vente des terrains nécessaires à la réalisation du nouveau centre de transport de la STM.

Ces interventions contribueront à définir un environnement urbain favorable à la mise en valeur des différentes propriétés du nouveau secteur Bellechasse.

5.1.2_ Les interventions des propriétaires fonciers privés

Les interventions pourront consister en la démolition, la réfection et la restauration des constructions existantes, la construction de nouveaux bâtiments, l'aménagement des terrains et l'occupation des différents locaux disponibles.

À ce jour, parmi les interventions privées, seule la relocalisation du centre de transport de la STM fait l'objet d'un projet précis de développement.

Annexes



Voies ferrées du Canadien Pacifique



Quartier 54



1.1_ Le territoire de planification

Le programme particulier d'urbanisme du secteur Bellechasse porte sur un territoire d'une superficie d'environ 12 hectares situé dans l'arrondissement de Rosemont–La Petite-Patrie, à la limite de l'arrondissement Le Plateau-Mont-Royal. Ce territoire est délimité à l'est par la rue Saint-Denis, au nord, par la rue de Bellechasse, à l'ouest, par le boulevard Saint-Laurent et au sud, par les voies ferrées du Canadien Pacifique. Le secteur Bellechasse fait partie d'un ensemble de territoires en mutation situés en bordure des voies ferrées pour lesquels le Plan d'urbanisme de Montréal appelle à un exercice de planification détaillée.

L'Évolution du territoire



1_ Station Mile End



2_ Monastère des Carmélites



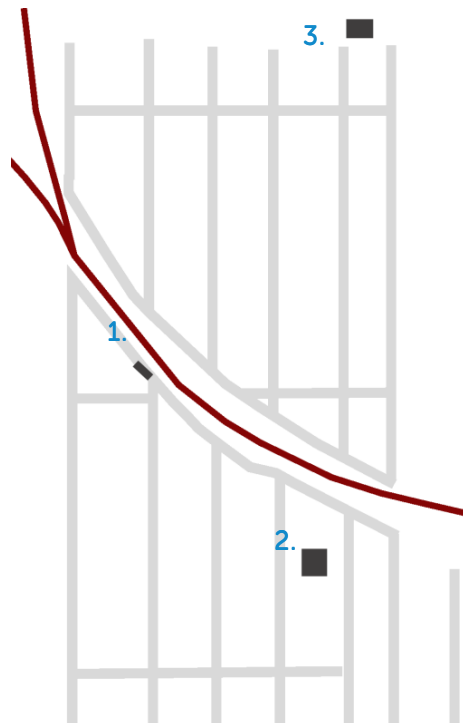
3_ Église Saint-Édouard

4_ Moulin à bois Villeneuve



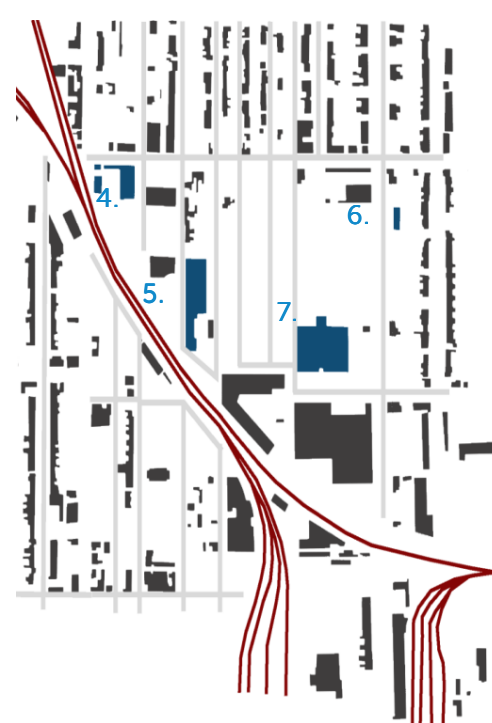
5_ Brasserie Frontenac

Les débuts de l'urbanisation



1896

L'essor industriel



1914



6_ Hôpital Sainte-Justine



7_ Montreal Railway

De la fin du XIXe au début du XXe siècle, le secteur Bellechasse a connu une évolution qui l'aura mené d'un milieu agricole à un milieu industriel prospère suivi de son déclin.

La construction, par la Quebec, Montreal, Ottawa and Occidental Railway, d'une voie de chemin de fer vers Saint-Jérôme, en 1875, enclenche le processus d'urbanisation de ce territoire périurbain du village de la Côte Saint-Louis.

Dès 1877, le tracé des rues projetées est établi et les terrains sont subdivisés en lots pour un développement résidentiel. Le chemin de fer changera la donne.

Dès le début des années 1900, les garages de la Montreal Railway Company, l'ancêtre de la Société de transport de Montréal, occupent les îlots bordant la rue Saint-Denis, entre la rue Comte, maintenant de Bellechasse, et la voie ferrée. La compagnie de fabrication de câbles électriques Philips Electrical Works (Les Industries Capitol inc.) délaisse les abords du canal Lachine pour s'implanter du côté sud de la rue Saint-Charles (actuelle rue Marmier) en 1904. En 1910, le moulin à bois Villeneuve s'implante en bordure du boulevard Saint-Laurent, au sud de la rue de Bellechasse. En 1912, la brasserie Frontenac occupe un imposant bâtiment sur l'îlot bordé par les avenues De Gaspé et Casgrain. En 1929, la compagnie Coca-Cola inaugure un nouveau bâtiment, conçu par l'architecte Kenneth G. Rea, en bordure de la rue de Bellechasse.

L'Évolution du territoire



1_ Montreal Tramway Company



2_ Viaduc Rosemont- Van Horne



3_ LE 5 800

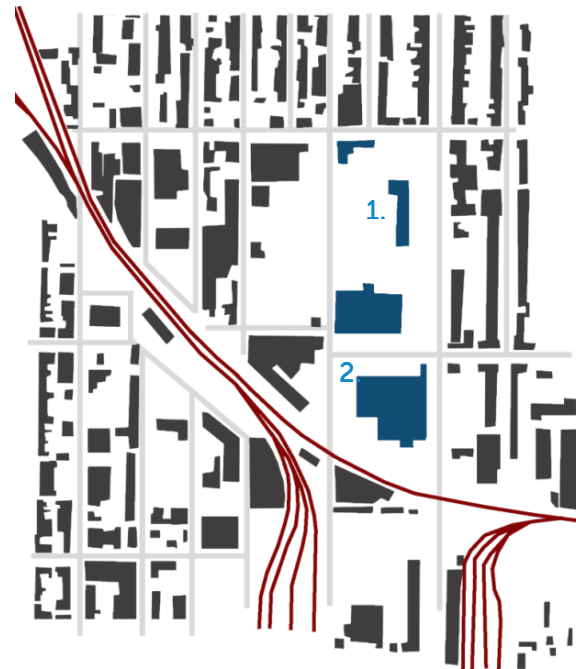


4_ Anciens ateliers municipaux



5_ Jauge à arbres municipale

De nouveaux modes de transport

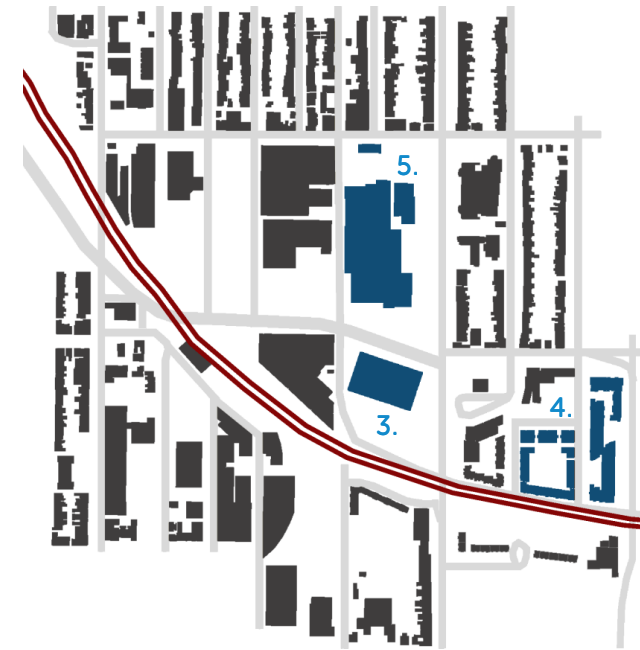


1950

Le tramway cesse ses activités à Montréal à la fin des années 1950. Les installations de la Montreal Tramway Company sont recyclées pour répondre aux besoins du nouveau véhicule de transport collectif, l'autobus.

Le début des années 1970 marque une autre étape de grandes transformations avec la construction du viaduc Rosemont—Van Horne. L'édifice de la Place de la mode, abritant à l'époque plusieurs entreprises de fabrication dans le domaine du vêtement, est construit en 1972.

À la recherche d'une nouvelle vocation



2010

Au début des années 2000, le site est pressenti par le gouvernement du Québec pour l'implantation du futur centre hospitalier de l'Université de Montréal (CHUM). La mondialisation de l'économie et la relocalisation des industries à forte intensité de main-d'œuvre qui en découle entraînent la fermeture de plusieurs entreprises spécialisées dans le domaine du vêtement implantées dans le bâtiment de la Place de la mode, aujourd'hui nommé LE 5800.

À la fin des années 1980 et au début des années 2000, un nouveau quartier résidentiel prend forme sur le site des ateliers municipaux Rosemont, juste à l'est de la rue Saint-Denis. Le secteur Bellechasse présente aujourd'hui l'aspect d'un milieu urbain déstructuré, à la recherche d'un nouveau souffle.

La dynamique du quartier

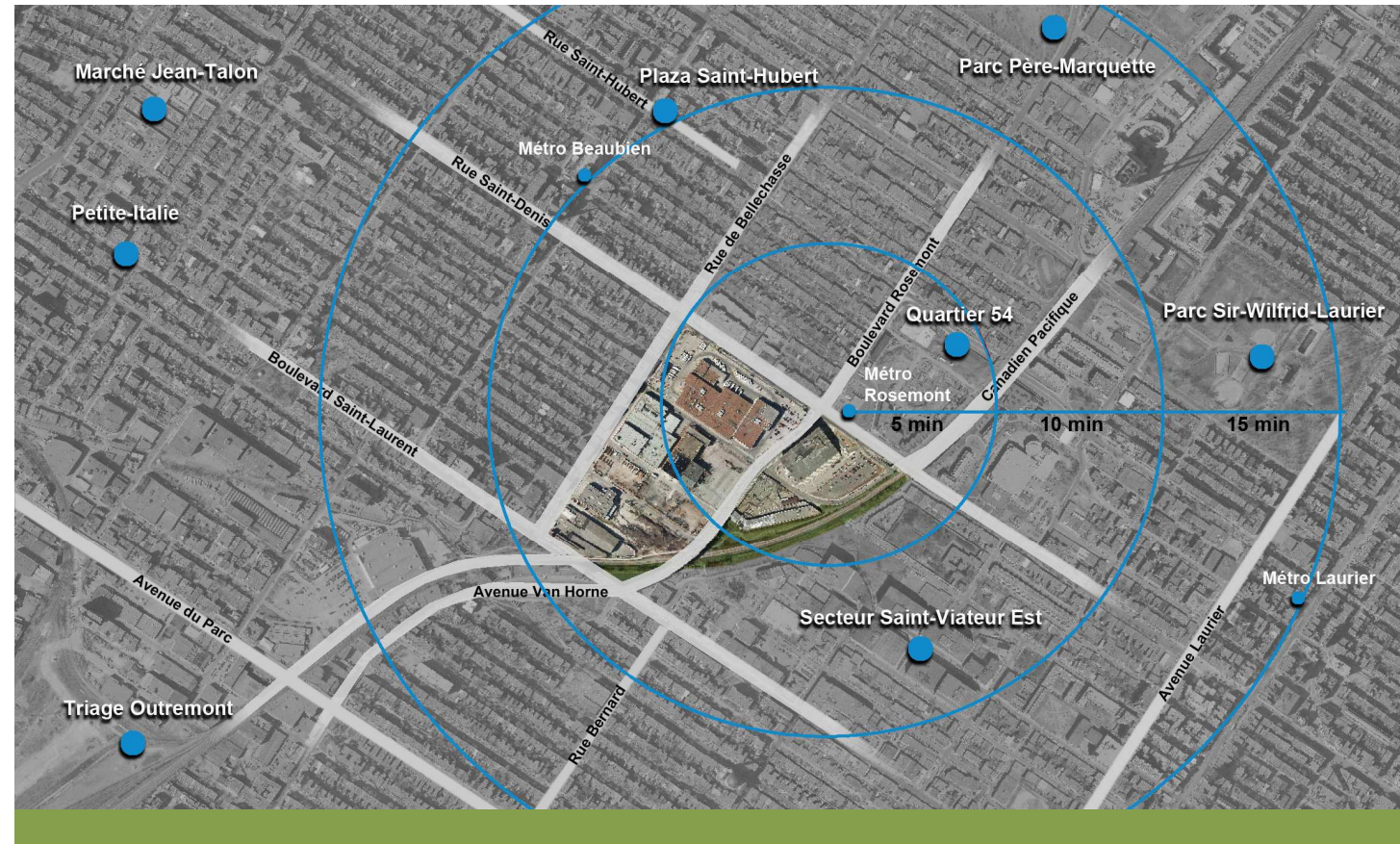


Plaza Saint-Hubert



Marché Jean-Talon

● Lieux d'animation urbaine



1.3_ La dynamique du quartier

Le secteur Bellechasse se retrouve au cœur d'un milieu urbain dynamique et en mutation, tels qu'en témoignent les projets de développement sur le site des anciens ateliers municipaux Rosemont, du Secteur Saint-Viateur Est et de l'ancien Triage Outremont. Le site bénéficie d'une grande accessibilité puisqu'il est immédiatement voisin de la station de métro Rosemont. Le secteur est entouré de plusieurs pôles d'animation urbaine facilement accessibles, notamment le marché Jean-Talon et la Petite-Italie, avec son débordement jusqu'à la rue de Bellechasse, la Plaza Saint-Hubert, la rue Saint-Denis au sud du viaduc et la rue Bernard.

La dynamique du quartier

Le territoire aux abords des voies ferrées est en pleine mutation; les environs du secteur Bellechasse en sont un parfait exemple, avec plusieurs projets majeurs en gestation ou en voie de réalisation.

_ Les anciens ateliers municipaux Rosemont

Suite au déménagement des activités des ateliers municipaux au printemps 2005, un nouveau quartier se construit sur les terrains voisins de la station de métro Rosemont. Cet emplacement, d'une superficie de près de 50 000m², est délimité par les rues Saint-Denis et Saint-Hubert, le boulevard Rosemont et la rue des Carrières. Ce nouveau quartier, principalement résidentiel, comprendra à terme plus de 600 logements destinés à une clientèle diversifiée: logements communautaires, abordables et au prix du marché (tel que le projet Quartier 54), pour familles et pour petits ménages. On y retrouvera la bibliothèque Marc-Favreau, attenante au futur parc Luc-Durand, une petite place publique, la place Raymond-Plante, ainsi que quelques commerces de proximité.

_ Le Secteur Saint-Viateur Est

Situé au sud-est de la voie ferrée et du boulevard Saint-Laurent, le secteur Saint-Viateur Est se caractérise par la présence de bâtiments industriels de grand gabarit, occupés principalement par des entreprises dans les domaines du vêtement et du textile. Le déclin de cette activité depuis les dernières années oblige à ouvrir le secteur vers de nouveaux créneaux.

La vision de développement vise à améliorer l'image du quartier, à encourager l'essor d'entreprises dans le domaine de la nouvelle économie, à accroître le potentiel de croissance de la richesse foncière et à favoriser l'animation et l'accessibilité du secteur.

Le défi de requalification du secteur Saint-Viateur est complexe en raison de la densité de son cadre bâti, de son enclavement par la voie ferrée, de la discontinuité de sa grille de rues et des entraves liées à l'accès à la station de métro Rosemont.

_ Le triage Outremont

Le projet sur le terrain de l'ancien triage Outremont, d'une superficie de plus de 18 hectares, répond aux besoins d'expansion de l'Université de Montréal. La proposition consiste à construire un campus de 300 000 m² au nord d'un axe public central, et à consolider un quartier résidentiel par l'aménagement de parcs et la construction de 1 300 nouveaux logements, dont 30% seront des logements sociaux et abordables. La priorité en matière de déplacement est accordée au transport actif et collectif.

_Le PDUÉS

Suite à l'adoption du projet de l'Université de Montréal sur le site du triage Outremont, la Ville s'est engagée dans une démarche d'élaboration d'un plan de développement économique, urbain et social (PDUÉS) pour les secteurs Marconi-Alexandra, Atlantic, Beaumont et De Castelnau. Ce PDUÉS vise à mieux intégrer le projet de l'UdeM aux quartiers limitrophes.



Le triage Outremont



Secteur Saint- Viateur Est: Le bâtiment d'Ubisoft

Les principales voies de circulation



Viaduc Rosemont / Van Horne



Viaduc Clark / Saint-Urbain



Viaduc Saint-Laurent



1.4_ Les principales voies de circulation

La grille de voies principales se caractérise, dans l'axe nord-sud, par l'importance des axes qui permettent de traverser l'obstacle créé par la présence du chemin de fer du CP: l'avenue du Parc, les rues Clark et Saint-Urbain, le boulevard Saint-Laurent, la rue Saint-Denis, la rue Saint-Hubert et l'avenue Christophe-Colomb. Le maillage des voies dans l'axe est-ouest est plus lâche avec le boulevard Saint-Joseph, le boulevard Rosemont, poursuivi par l'avenue Van Horne, et la rue Jean-Talon. L'axe Rosemont-Van Horne joue donc un rôle stratégique pour assurer les déplacements vers l'est et vers l'ouest.

Le transport collectif

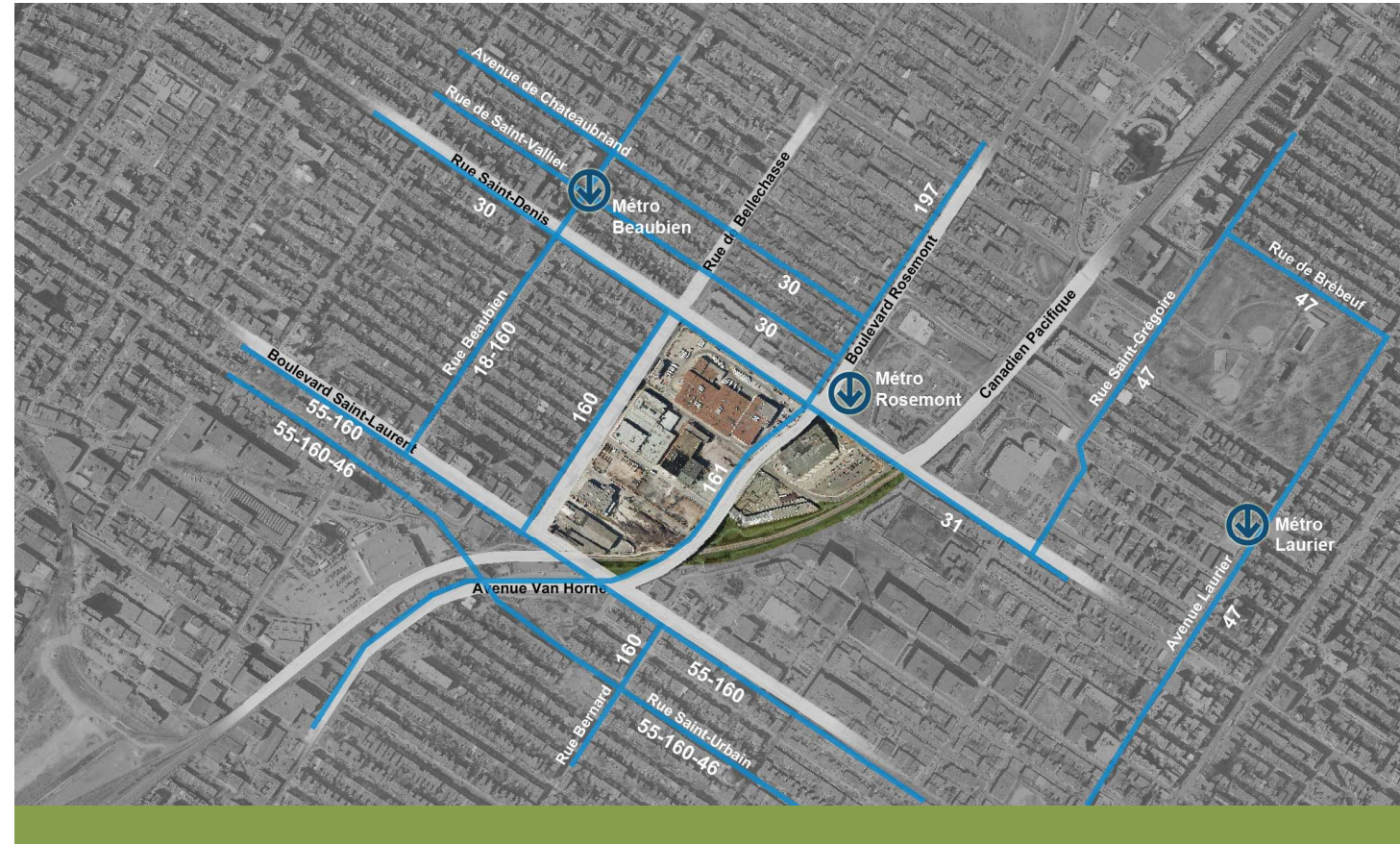


Garage de la STM



Station de métro Rosemont

■ Circuits d'autobus



1.5_ Le transport collectif: métro et autobus

Le secteur Bellechasse est situé tout à côté de la station de métro Rosemont et à dix minutes de marche de la station de métro Beaubien. La station de métro Rosemont sert de terminus ou de point d'arrêt pour la plupart des circuits d'autobus qui sillonnent le secteur et ses environs, tandis que le garage Bellechasse est le lieu de remisage quotidien des autobus qui desservent les quartiers adjacents.

Le transport actif



Passage piéton improvisé



Sentier polyvalent du réseau vert

- Réseau existant
- Réseau projeté
- ★ Escalier
- ◆ Passage inférieur



1.6_ Le transport actif: les voies cyclables, les traverses piétonnes

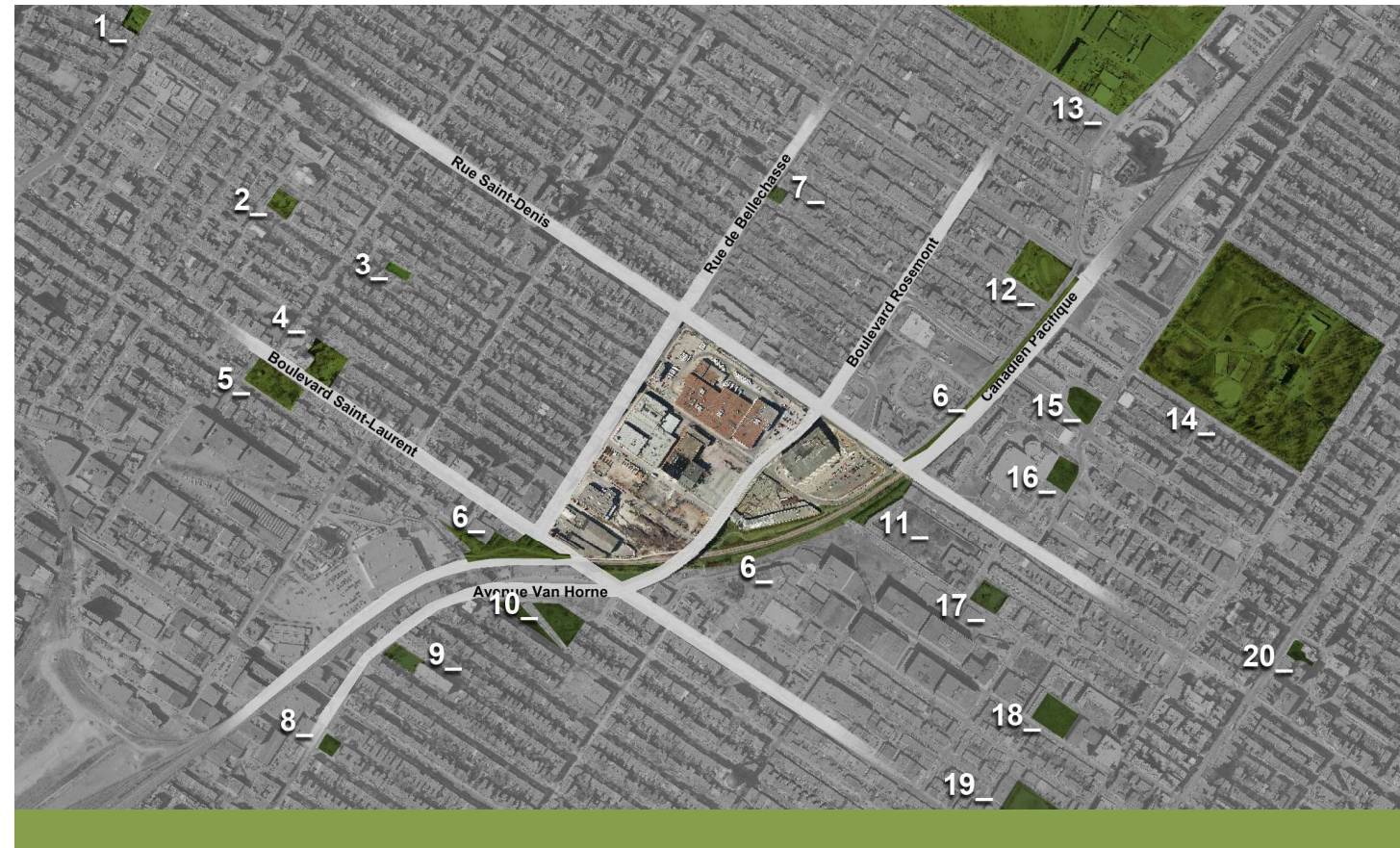
Le secteur Bellechasse est bordé, au sud, par le parc du Réseau vert qui longe les voies du CP entre l'axe de la rue Saint-Urbain et l'intersection Masson Fullum. De cette piste cyclable, il est possible de rejoindre le réseau de voies cyclables sur rue, vers le nord, dans l'axe des rues Boyer et Saint-Dominique ou, vers le sud, dans l'axe des rues Clark et De Brébeuf. Ultimement, le réseau devrait permettre de relier le fleuve Saint-Laurent à la rivière des Prairies. L'obstacle de la voie ferrée peut être franchi par les piétons et les cyclistes par différents aménagements effectués au cours des ans: les passages inférieurs du boulevard Saint-Laurent et de la rue Saint-Denis, où les trottoirs accueillent à la fois les piétons et les cyclistes, les passages inférieurs dans l'axe Saint-Urbain-Clark ou de l'avenue Christophe-Colomb, où des aménagement spécifiques sont prévus pour chaque type de clientèle, et au-dessus de la voie ferrée, où le trottoir du viaduc côté sud est accessible aux piétons et cyclistes. On remarque, à plusieurs endroits le long de la voie ferrée, des percements de la clôture qui permettent un franchissement informel et illégal des voies ferrées.

Les parcs



Parc linéaire du réseau vert

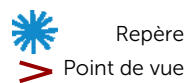
- 1_ Parc Carmela-Galardo-Frascarelli
- 2_ Parc Dante
- 3_ Parc De Gaspé
- 4_ Parc Saint-Jean-de-la-Croix
- 5_ Parc de la Petite-Italie
- 6_ Parc linéaire du Réseau Vert
- 7_ Parc Hector-Prud'homme
- 8_ Parc Toto-Bissainthe
- 9_ Parc Édouard-VIII
- 10_ Parc Clark
- 11_ Parc Laos-Henri -Julien
- 12_ Parc des Carrières
- 13_ Parc Père-Marquette
- 14_ Parc Sir-Wilfrid-Laurier
- 15_ Parc Ludger-Duvernay
- 16_ Parc Saint-Grégoire-Rivard
- 17_ Parc du Carmel
- 18_ Parc A.-T.-Lépine
- 19_ Parc Saint-Michel
- 20_ Parc Berri-Saint-Joseph



1.7_ Les parcs

Le secteur Bellechasse et les environs immédiats comptent peu de parcs de quartier et d'équipements communautaires, récréatifs et sportifs. Mis à part le parc du Réseau vert, les parcs d'importance les plus rapprochés du site sont les parcs Père-Marquette et Laurier, situés à au moins quinze minutes de marche.

Le cadre bâti, les points de vue et les repères



1.8_ Le cadre bâti, les points de vue et les repères

La vocation industrielle du secteur et la présence d'infrastructures de transport se reflètent dans la morphologie du tissu urbain, qui se distingue par des bâtiments de grands gabarits (LE 5800 Saint-Denis et les garages de la STM) et des îlots de grandes dimensions. Le tracé en courbe de la voie ferrée contribue aussi à créer la forme particulière des îlots. Le viaduc s'élève comme un belvédère sur la ville et offre des vues vers la montagne et les quartiers environnants; les voies ferrées créent des perspectives visuelles, notamment vers le stade Olympique. Le quartier Saint-Édouard bordant le secteur Bellechasse est principalement résidentiel; la typologie de plex est prédominante et implantée suivant la trame orthogonale traditionnelle.

L'occupation du sol



1.9_ L'occupation du sol

Le secteur Bellechasse est bordé, au Nord et à l'Est, par un bâti résidentiel de moyenne densité, à l'image d'un tissu urbain ancien. Le secteur au Sud, entre le chemin de fer et la rue Saint-Viateur, présente un potentiel de développement économique important; il se caractérise par un bâti de fort gabarit, industriel à l'origine, dont la vocation se porte maintenant vers des activités de type bureaux et services, au sein duquel on retrouve le géant du jeu vidéo Ubisoft. Le territoire est découpé par le tracé de la voie ferrée, bordé de verdure, et par le viaduc. Il est aussi ponctué de quelques grandes propriétés institutionnelles et commerciales. Le secteur Bellechasse lui-même, se distingue par ses grandes propriétés institutionnelles et industrielles.

Les caractéristiques socio-économiques

Bellechasse et ses environs

La présente section dresse un bref portrait des caractéristiques du secteur Bellechasse et de ses environs soit le territoire de l'arrondissement situé à l'ouest de la rue Saint-Hubert.

Un secteur dense dont la population diminue

La population du secteur subit une très légère diminution de 337 personnes durant la période 2001-2006, contrairement à celle de l'arrondissement qui est en croissance. Il s'agit d'un territoire de densité moyenne à forte; en 2006, 15 423 personnes réparties sur 1,8 km² pour une densité de 8 997 habitants au km². Le développement récent du site des anciens ateliers municipaux a renversé la tendance et les perspectives de développement du secteur Bellechasse permettent d'envisager la poursuite de la croissance de la population au cours des prochaines années.

Une population jeune et active

La population du secteur est constituée principalement (64%) d'adultes et de jeunes adultes âgés de 25 à 64 ans.

Des ménages de faible taille

Le secteur compte 7 975 ménages; les ménages d'une seule personne (47%) sont plus fortement représentés que dans l'ensemble de la ville. La taille moyenne des ménages de l'arrondissement est de 1,9 personne.

Un bâti traditionnel, une population de locataires

On dénombre 7 975 logements dans la zone d'étude compris pour la très grande majorité dans des immeubles de moins de cinq étages (81,7 %). Les occupants sont majoritairement locataires (81%) de leur logement.

Une population à faible niveau de revenus

Le revenu total moyen de la population de 15 ans et plus dans le secteur est de 17 678 \$ en 2005, légèrement inférieur à celui de la population de l'arrondissement; 34% des ménages vit sous le seuil de faibles revenus.

Une population d'origine étrangère importante

La majorité de la population est de langue maternelle française (62%), cependant 31% de la population est de langue maternelle autre que l'anglais ou le français. À l'image de la population de l'ensemble de la ville, un peu plus de 28% de la population n'est pas née au Canada. Les minorités visibles (24%) les plus représentées sont les groupes latinos-américains et les asiatiques.

Un niveau de scolarité élevé

Plus de 53% de la population a poursuivi des études post-secondaires et 37% a obtenu un certificat ou un diplôme de niveau universitaire. Les principales spécialisations universitaires sont dans les domaines des sciences sociales et du droit (10,4%), des arts visuels, de l'interprétation et des technologies de la communication (10,3%) et du commerce, de la gestion et de l'administration (10,2%).

Une population active dans le secteur tertiaire

Les principales professions déclarées par la population de 15 ans et plus se concentrent dans les secteurs suivants: ventes et services (26 %), sciences sociales, enseignement, administration publique et religion (16 %), affaires, finance et administration (14 %) et arts, culture, sports et loisirs (14 %).

Une forte utilisation des transports actifs et collectifs

Près de la moitié de la population utilise le transport en commun pour se rendre au travail, soit 46 % des citoyens; 16 % des habitants se rendent à leur travail en marchant ou à bicyclette. Un peu moins de la moitié des ménages de l'arrondissement (46,9%) possède une automobile.

Peu de travailleurs à domicile

La majorité de la population (81%) travaille de façon régulière à l'extérieur de leur résidence (81 %) et seulement 9% travaille à domicile.

Une population très mobile

Plus de la moitié de la population (53%) a déménagé au cours de la période 2001-2006.

Étude d'ensoleillement

2.1_ Solstice d'été- juin



Étude d'ensoleillement

2.2_ Équinoxes printemps-mars/ automne-septembre

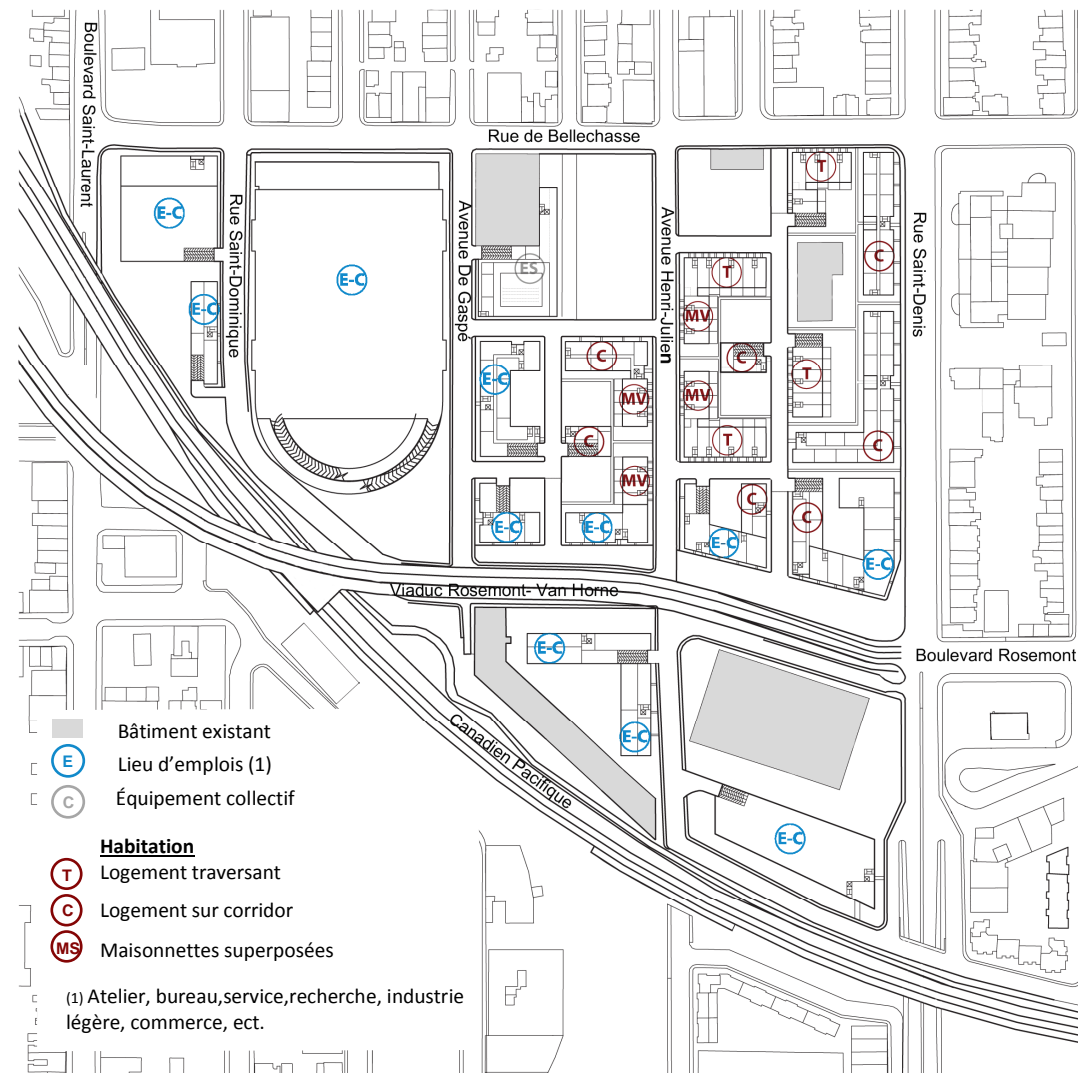


Étude d'ensoleillement

2.3_ Solstice d'hiver- décembre

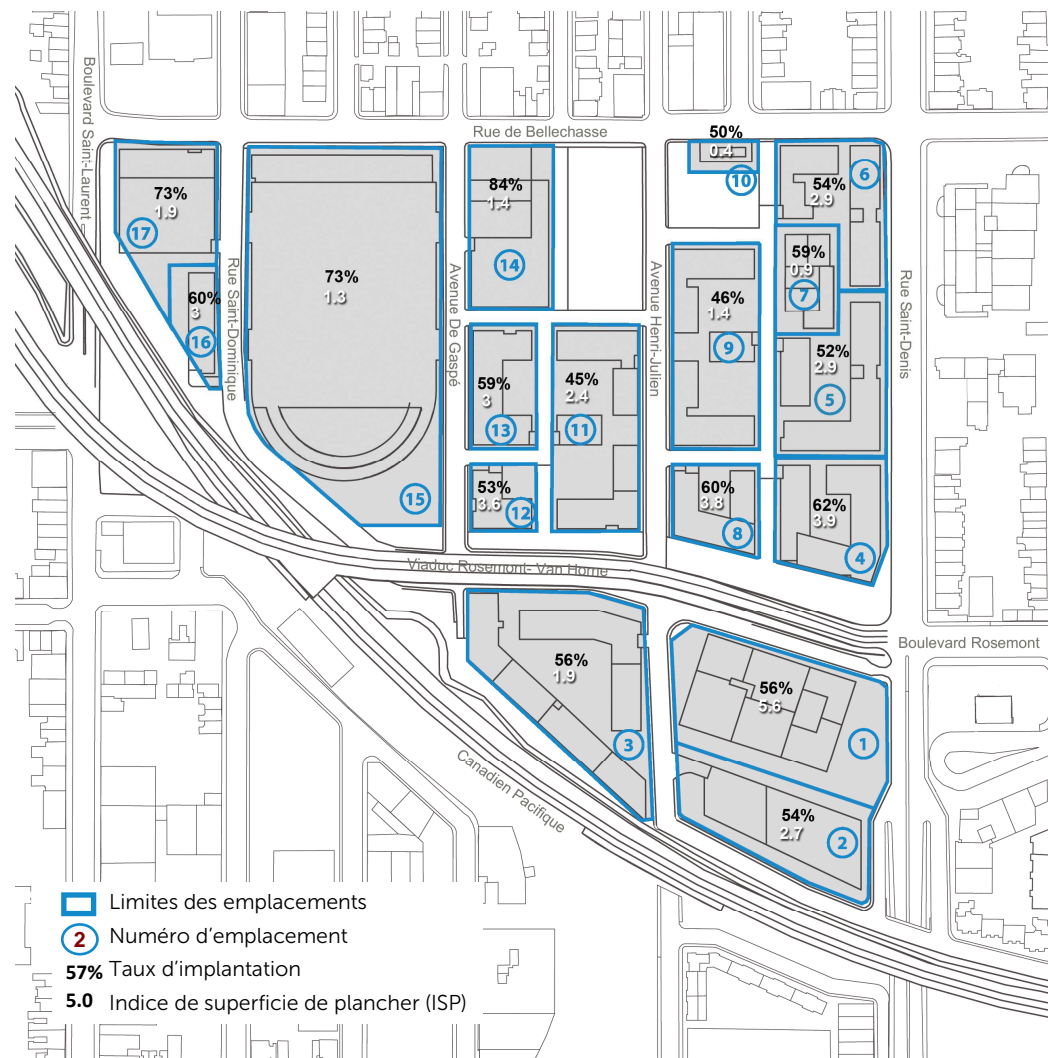


Le plan de rez-de-chaussée



Le plan des rez-de-chaussée illustre la localisation des entrées des bâtiments et des espaces de circulation intérieure, de même que les accès aux aires de stationnement. Le plan précise aussi la typologie des constructions résidentielles, en distinguant les bâtiments avec logements traversant, sur corridor ou de type maisonnettes superposées.

Les taux d'implantation et les densités



Le plan illustre les taux d'implantation au sol et les densités des constructions proposées. Les calculs des taux d'implantation et des indices de superficie de plancher sont effectués selon les limites des emplacements indiqués, associés à chacun des bâtiments. Le calcul de la densité soustrait 15% de la superficie de plancher brute des constructions, afin de tenir compte des espaces voués à des fins mécaniques et des circulations verticales.

Les paramètres réglementaires en vigueur

5.1_ Le plan d'urbanisme



5.1.2_ L'affectation du sol

Le plan d'urbanisme découpe le territoire du PPU en deux secteurs d'affectation: un secteur mixte, au nord du viaduc Rosement–Van Horne, qui permet une diversité d'activités incluant l'habitation, et un secteur d'emplois, au sud du viaduc, où l'habitation ne peut être autorisée. Les propositions du PPU sur l'affectation du sol sont conformes à celles du plan d'urbanisme et ne nécessitent pas de modification.

<p>Secteur mixte Aires diversifiées comportant une composition variée d'activités et de l'habitation. Plusieurs de ces secteurs recouvrent des aires présentant un potentiel d'intensification du nombre de logements ou du nombre d'emplois.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Logements ■ Commerces ■ Immeubles à bureaux ■ Immeubles commerciaux ■ Immeubles comportant de l'industrie légère ■ Équipements collectifs ou institutionnels 	<p>La réglementation définit les zones et détermine les usages autorisés dans chacune selon la nature des milieux, notamment de manière à assurer l'interface entre les ensembles à dominance résidentielle et les zones d'activités plus intensives.</p>
<p>Secteur d'emplois Aires à vocation économique comportant principalement des activités à caractère industriel ou commercial. Les secteurs d'emplois correspondent à des aires où l'habitation est exclue.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Immeubles industriels ■ Immeubles à bureaux ■ Immeubles commerciaux ■ Équipements collectifs ou institutionnels 	<p>La réglementation assure la traduction des vocations prévues au Schéma des secteurs d'emplois (voir section 2.4 de la partie I du Plan d'urbanisme).</p> <p>La réglementation définit les zones et détermine les types d'usages autorisés selon la nature des milieux, notamment de manière à limiter aux secteurs d'emplois à caractère industriel les types d'usages générateurs de nuisances majeures.</p>

Les paramètres réglementaires en vigueur

5.1.3._ La densité de construction



Le secteur Bellechasse fait partie au plan d'urbanisme des secteurs à transformer. L'ensemble du secteur Bellechasse est compris dans le secteur 21-T1 où sont prescrits les paramètres suivants:

- Hauteur des bâtiments : de 2 à 6 étages;
- Taux d'implantation au sol moyen ou élevé, soit des taux de 50% et plus;
- Coefficient d'occupation du sol
Minium 1,0, Maximum 3,0.

<p>Orientation</p> <p>Renouveler le caractère des secteurs</p> <p>La réglementation de zonage permettra un nouveau type de bâti présentant les caractéristiques suivantes :</p>	<p>Secteur 21-T1 :</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ bâti de deux à six étages hors-sol; ■ taux d'implantation au sol moyen ou élevé; ■ C.O.S. minimal : 1,0; ■ C.O.S. maximal : 3,0. 	<p>Secteur 21-T3 :</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ bâti de deux à dix étages hors-sol; ■ taux d'implantation au sol moyen ou élevé; ■ C.O.S. minimal : 1,0; ■ C.O.S. maximal : 6,0.
	<p>Secteur 21-T2 :</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ bâti de trois à six étages hors-sol; ■ taux d'implantation au sol moyen ou élevé; ■ C.O.S. minimal : 1,0; ■ C.O.S. maximal : 3,0. 	

Les paramètres réglementaires en vigueur



Partie de l'ancien édifice Coca-Cola Ltée.

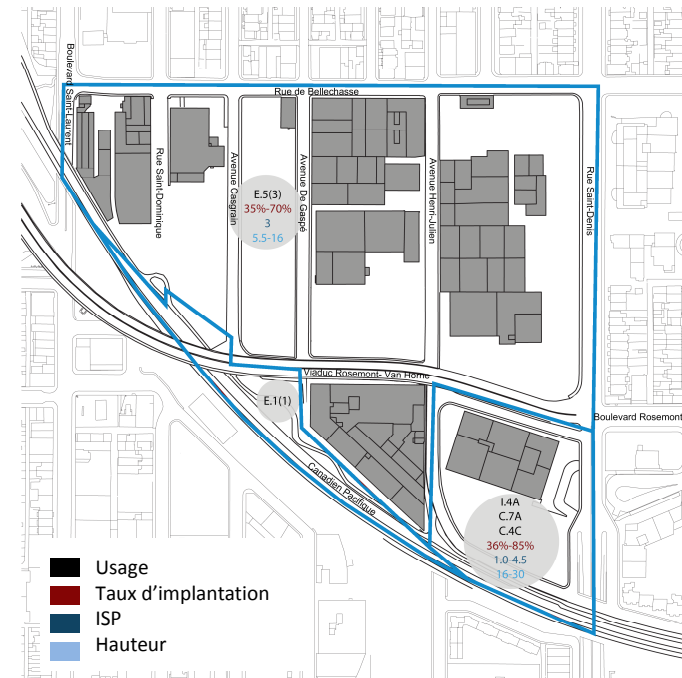


L. Villeneuve et Cie

5.1.4_ Les bâtiments d'intérêt patrimonial et architectural

Le secteur Bellechasse ne fait pas partie des secteurs identifiés au plan d'urbanisme comme présentant une valeur patrimoniale. Cependant, deux « bâtiments d'intérêt patrimonial et architectural hors secteurs de valeur exceptionnelle » sont identifiés: il s'agit d'une partie des installations de la cour à bois Villeneuve situées le long du boulevard Saint-Laurent et de l'ancien édifice de la compagnie Coca-Cola Ltée, situé au 200 et 300, rue de Bellechasse.

Les paramètres réglementaires en vigueur



5.2_ Le règlement d'urbanisme

5.2.1_ Les usages et les paramètres d'implantation et de volumétrie

Le règlement d'urbanisme découpe le territoire de planification en trois grands secteurs: le parc linéaire du réseau vert, qui fait partie de la catégorie des équipements collectifs E.1(1) prévue pour les parcs, le secteur au nord du viaduc Rosemont–Van Horne, auquel s'ajoute le site des industries Capitol au sud où sont permis les équipements d'hébergement et de santé, héritage du projet d'implantation du CHUM au début des années 2000, et le site du 5800 Saint-Denis, où sont autorisés le commerce, le bureau, l'industrie et les activités de commerce de gros et d'entrepôt. Les paramètres relatifs à la densité sont plus permissifs pour le site du 5800 que pour le reste du secteur.

5.2.2_ Les immeubles significatifs

Deux immeubles significatifs sont identifiés au règlement d'urbanisme: le bâtiment administratif et le premier entrepôt de la cour à bois Villeneuve et l'ancien bâtiment de la compagnie Coca-Cola. Les interventions d'entretien, de modification et d'agrandissement doivent être compatibles avec les caractéristiques architecturales de la construction.

La certification LEED-AQ

L'exercice de validation de la certification LEED – Aménagement de quartier du secteur Bellechasse nous a permis de quantifier le niveau atteint par le projet et d'identifier des stratégies et interventions possibles. Suite à l'analyse et à la vérification effectuée, nous évaluons que le niveau de **certification Or** est accessible par le projet (voir la grille LEED et les niveaux de pointages atteints).

CODE	1.EMPLACEMENT ET LIENS	POINTAGE	REMARQUES
PR1	EFFICACITÉ DE L'EMPLACEMENT	Requis	•Le projet est sur un site déjà développé, à distance de marche d'une mixité de services
PR2	SAUVEGARDE DES ESPÈCES EN VOIE D'EXTINCTION	Ne s'applique pas	
PR3	PROTECTION DES MILIEUX HUMIDES ET ÉTENDUES D'EAU	Ne s'applique pas	
PR4	PROTECTION DU TERRITOIRE AGRICOLE	Ne s'applique pas	
PR5	PROTECTION DES PLAINES INONDABLES	Ne s'applique pas	
CR1	CONSOLIDATION DES MILIEUX URBANISÉS – 10 PTS	10pts	•Site déjà développé et en insertion, nombre d'intersections au km2 supérieur à 154
CR2	RÉAMÉNAGEMENT DES SITES CONTAMINÉS – 2 PTS	1pt	•Une partie du site est contaminé
CR3	RÉDUCTION DE LA DÉPENDANCE À L'AUTOMOBILE - 7 PTS	7pts	•Localisation de 50 % des résidences, commerces et bureaux à 400 m d'un service d'autobus et 800 m d'une station de métro ou train, plus 320 voyages par jour en semaine, plus 200 voyages par jour en fin de semaine ^[1] .
CR4	RÉSEAU DE VOIES CYCLABLES ET STATIONNEMENT POUR VÉLOS - 1PT	1pt	•À moins de 400 m de la limite du quartier, il existe une piste cyclable et des rues ayant pour vitesse de référence de 40 km/h.
CR5	CONTRIBUTION À L'ÉQUILIBRE HABITAT-TRAVAIL – 3 PTS	3pts	•Centre du quartier situé à 800 m du pôle d'emplois existants et composante résidentielle > 30 % de la superficie construite.
CR6	PROTECTION DES TERRAINS EN PENTE - 1PT	1 pt	•construction sur des sites dont la pente est < à 15 %
CR7	PROTECTION DES HABITATS NATURELS DES MILIEUX HUMIDES - 1PT	0pt	•Pas d'habitat naturel et de milieu humide dans le secteur Bellechasse
CR8	RESTAURATION DES HABITATS NATURELS DES MILIEUX HUMIDES - 1PT	0pt	•Pas d'habitat naturel et de milieu humide dans le secteur Bellechasse
CR9	CONSERVATION DES HABITATS NATURELS DES MILIEUX HUMIDES - 1PT	0pt	•Pas d'habitat naturel et de milieu humide dans le secteur Bellechasse
	TOTAL DES POINTS	23/27	

[1] Il s'agit d'une estimation faite selon les enquêtes origines-destinations (AMT, 2008)

La certification LEED-AQ

CODE	1.MODÈLE ET DESIGN DE QUARTIER	POINTAGE	REMARQUES
PR1	RUES ACCUEILLANTES POUR LES PIÉTONS	Requis	<ul style="list-style-type: none"> •90 % des bâtiments ont une entrée principale donnant sur une rue ou un espace public •15 % de la longueur des rues existantes et projetées respectent un ratio hauteur de bâtiment •Il existe des trottoirs continus sur les deux côtés d'au moins 90 % des rues.
PR2	DENSITÉ URBAINE	Requis	<ul style="list-style-type: none"> •Il existe un minimum de 7 unités résidentielles par hectare et un COS d'au moins 0.5 pour les usages institutionnels et commerciaux
	LIEN AVEC LES QUARTIERS ENVIRONNANTS	Requis	<ul style="list-style-type: none"> •Bonne accessibilité avec les quartiers environnants, à l'exception des environnements ou des obstacles majeurs (voie ferrée) s'interposent.
CR1	RUES ACCUEILLANTES POUR LES PIÉTONS -12 PTS	10pts	<ul style="list-style-type: none"> •90 % des bâtiments ont une entrée principale donnant sur une rue, woonerfs. •80 % des façades sur rue respecte une marge de recul maximale de 7,6 m •70 % des nouvelles rues mixtes ont une limite de vitesse de 40 km/h •50 % ou plus des édifices à bureaux comporte un RDC commercial.
CR2	DENSITÉ URBAINE - 6PTS	5pts	<ul style="list-style-type: none"> •Minimum de 7 unités résidentielles par hectare et COS d'au moins 0,5 pour les usages institutionnels et commerciaux.
CR3	MIXITÉ D'USAGES - 4PTS	4pts	<ul style="list-style-type: none"> •50 % des habitations situées à 400 m d'une diversité de commerces et services •50% des habitations avec un nombre de commerces et services >19 situés dans un rayon de 400 m.
CR4	DIVERSITÉ DE LA TYPOLOGIE RÉSIDENIELLE - 7PTS	4pts	<ul style="list-style-type: none"> •Le projet inclut une part de résidences et logements pour les familles ayant un revenu sous le revenu médian, ainsi qu'un indice de diversité > 0,7
CR5	RÉDUCTION DE L'EMPRISE DES STATIONNEMENTS – 1PT	1pt	<ul style="list-style-type: none"> •10 % de stationnement réservé pour Communauto ou autre système d'auto partage, ainsi que des stationnements pour vélos
CR6	RÉSEAU DE RUES -2PTS	2pts	<ul style="list-style-type: none"> •réseau hiérarchisé et structuré, liens piétonniers ou cyclables dans la poursuite de 90%des culs de sacs
CR7	CONFORT ACCRU DES UTILISATEURS DE TRANSPORT COLLECTIF -1 PT	1pt	<ul style="list-style-type: none"> •Installer des stationnements pour vélos aux arrêts bus.
CR8	PROMOTION DU TRANSPORT COLLECTIF - 2PTS	0pt	<ul style="list-style-type: none"> •Ne s'applique pas au projet
CR9	ESPACES PUBLICS ACCESSIBLES -1 PT	1pt	<ul style="list-style-type: none"> •Plus de 1000 m2 d'espaces publics accessible, situés à moins de 400 m de 90% des logements
CR10	ESPACES RÉCRÉATIFS ACCESSIBLES 1PT	1pt	<ul style="list-style-type: none"> •Plus de 2300 m2 d'espaces récréatifs intérieurs situés à moins de 800 m de 90% des logements
CR11	VISITABILITÉ ET CONCEPTION UNIVERSELLE - 1PT	0pt	<ul style="list-style-type: none"> •Au moins 20 % des unités résidentielles appliqueront le concept de visitabilité
CR12	ENGAGEMENT DE LA COMMUNAUTÉ – 2PTS	2pts	<ul style="list-style-type: none"> •Existence d'une consultation publique, charrette de design.
CR13	AGRICULTURE URBAINE -1 PT	1pt	<ul style="list-style-type: none"> •Espace de culture incluant systèmes d'irrigation, lits de cultures surélevés sur le toit de l'immeuble
CR14	RUES BORDÉES D'ARBRES ET D'OMBRAGÉES -2 PTS	2pts	<ul style="list-style-type: none"> •Plantation d'arbres sur 60 % des rues, au moins 40 % de la longueur des trottoirs est ombragée par des arbres
CR15	ÉCOLES A DISTANCE DE MARCHÉ -1 PT	1pt	<ul style="list-style-type: none"> •30 % de la superficie construite est à vocation résidentielle et 50 % des résidences sont à une distance de 0,8 km d'une école primaire ou 1,6 km d'une école secondaire.
	TOTAL DES POINTS	35/45	

La certification LEED-AQ

CODE	1.INFRASTRUCTURES ET BÂTIMENTS VERT	POINTAGE	REMARQUES
PR1	BÂTIMENTS VERTS CERTIFIÉS	Requis	•Certification LEED ou autre système d'évaluation reconnu pou au moins un bâtiment (construction neuve ou rénovation) sur le site
PR2	EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUES DES BÂTIMENTS	Requis	•Application des normes Energy Star pour les bâtiments résidentiels
PR3	RÉDUCTION DE LA CONSOMMATION D'EAU DES BÂTIMENTS	Requis	•Réduction de 20 % par rapport aux exigences de base
PR4	PRÉVENTION DE LA POLLUTION GÉNÉRÉE PAR LE CHANTIER	Requis	•Réduction de l'émission des particules et de poussières dans l'air
CR1	BÂTIMENTS VERTS CERTIFIÉS – 5PTS	4pts	•Pour le moment, le projet du Centre des transports de la STM sera certifié, pour les autres bâtiments, c'est à déterminer.
CR2	ÉFFICATÉ ÉNERGÉTIQUE DES BÂTIMENTS – 2PTS	0pt	•À discuter ou à négocier avec le promoteur immobilier
CR3	RÉDUCTION DE LA CONSOMMATION D'EAU DES BÂTIMENTS – 1PT	1pt	•Réduction de 40 % par rapport aux autres exigences de base pour les autres bâtiments (à discuter avec le promoteur)
CR4	AMÉNAGEMENT PAYSAGERS À FAIBLE ENTRETIEN - 1PT	1pt	•Contribution à l'atteinte des objectifs en choix des végétaux en réduisant de 50 % la consommation d'eau utilisée pour l'irrigation
CR5	RECYCLAGE DES BÂTIMENTS EXISTANTS – 1PT	1pt	•Conservation de 50 % de la structure et de l'enveloppe de deux bâtiments existants
CR6	CONSERVATION ET RESTAURATION DU PATRIMOINE -1 PT	0pt	•Conservation de la totalité des bâtiments patrimoniaux et des paysages culturels identifiés comme étant à préserver
CR7	RÉDUCTION DES IMPACTS DU CHANTIER SUR LE MILIEU NATUREL DU SITE -1 PT	1pt	•Localisation du projet sur un site déjà développé.
CR8	GESTION DES EAUX DE PLUIE – 4 PTS	0pt	•Le sol étant en partie contaminé, aucune possibilité d'infiltration des eaux de pluies ne sera envisagée.
CR9	RÉDUCTION DES ILOTS DE CHALEUR -1 PT	1pt	•Utilisation de 50 % de matériaux perméables, avec toitures verts ou à haute réflectance.
CR10	ORIENTATION SOLAIRE - 1PT	0pt	•75 % des îlots n'ont pas un angle maximal de 15 degrés par rapport à l'axe Est-Ouest
CR11	SOURCE D'ÉNERGIE RENOUVELABLE IN SITU – 3PTS	2pts	•Énergie solaire produisant 12,5 % d'énergie électrique (à négocier avec le promoteur immobilier)
CR12	UNITÉ DE PRODUCTION D'ÉNERGIE LOCALE POUR LE CHAUFFAGE ET LA CLIMATISATION - 2PTS	1pt	•Production in-situ de 80 % de la consommation annuelle d'énergie pour le chauffage et la climatisation, excluant les bâtiments existants •(à négocier avec le promoteur immobilier).
CR13	EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE DES INFRASTRUCTURES – 1PT	1pt	•Réduction de la consommation énergétique de 15 % pour les feux de circulation, éclairage de rues, pompe pour eau et eau usée.
CR14	GESTION DES EAUX USÉES – 2PTS	1pt	•Rétention sur le site d'au moins 25 % des eaux usées générées par les nouveaux bâtiments
CR15	CONTENU DES MATÉRIAUX RECYCLÉ DES INFRASTRUCTURES – 1PT	1pt	•Utilisation d'agrégats et d'asphalte avec au moins 50 % de matière recyclée (à négocier avec le promoteur immobilier)
CR16	GESTION DES DÉCHETS SOLIDES - 1PT	1pt	•Recyclage ou récupération d'au moins 50 % des débris de construction et de démolition non toxique
CR17	RÉDUCTION DE LA POLLUTION LUMINEUSE - 1PT	1pt	•S'applique selon mise en lumière et le choix des appareils
	TOTAL DES POINTS	17/29	

La certification LEED-AQ

RÉCAPITULATIF DES CATÉGORIES DE CRÉDITS	POINTAGE PAR CATÉGORIE DE CREDITS	POINTS MAXIMUMS	TYPE DE CLASSIFICATION OBTENUE
1.EMPLACEMENT ET LIAISONS	23	27	LEED OR
1.MODELE DE DESIGN DE QUARTIER	35	45	
1.INFRASTRUCTURES ET BÂTIMENTS VERTS	17	29	
TOTAL	75	101	

Rosemont
La Petite-Patrie
Montréal 