

Plan d'urbanisme de Montréal

PARTIE II : CHAPITRE 10

Arrondissement de LaSalle



JUIN 2005 (dernière mise à jour: Janvier 2016)

Table des matières

10.1	Introduction	1
10.2	Le rappel du Parti d'aménagement et des orientations pan-montréalaises	3
10.3	Les orientations locales d'aménagement	7
10.3.1	La cohésion d'ensemble du territoire lasallois	
	Objectif 1 Établir des liens entre les secteurs de l'arrondissement	7
10.3.2	La qualité de l'environnement bâti et naturel	
	Objectif 2 Améliorer l'image des grandes artères et des entrées de ville	8
	Objectif 3 Embellir les abords des canaux	8
	Objectif 4 Sauvegarder et revaloriser les bâtiments et ensembles patrimoniaux	9
	Objectif 5 Améliorer les rues résidentielles, protéger les espaces verts existants et développer le réseau cyclable intra-arrondissement	9
10.3.3	La qualité des milieux de vie et l'offre de services à la population	
	Objectif 6 Diversifier l'offre d'habitations neuves	10
	Objectif 7 Améliorer la qualité du stock locatif existant	10
	Objectif 8 Planifier l'offre d'équipements collectifs nécessaires à la population	11
10.3.4	L'accessibilité et la desserte en transport collectif	
	Objectif 9 Améliorer la desserte en transport collectif dans l'arrondissement et favoriser l'intermodalité entre l'autobus, le métro et le train de banlieue	11
	Objectif 10 Améliorer les accès au territoire depuis le réseau routier	12
10.3.5	L'équilibre entre le développement des secteurs d'emplois et le développement résidentiel	
	Objectif 11 Maintenir une diversité d'emplois dans l'arrondissement	13
	Objectif 12 Atténuer les nuisances générées par les secteurs industriels	13
	Objectif 13 Consolider le développement récréotouristique en relation avec le parc riverain	14
10.4	La planification détaillée de portée locale	15
10.4.1	Avenue Lafleur	18
10.4.2	Bois des Caryers	20
10.4.3	Boulevard Newman	22
10.4.4	Canal de l'Aqueduc	24
10.4.5	Emprise ferroviaire	26
10.4.6	Parc régional des Rapides	28
10.4.7	Quartiers Highlands et Centre	30
10.4.8	Rue Airlie	32
10.4.9	Rue Saint-Patrick	34
10.5	Les paramètres réglementaires applicables à l'arrondissement	37
10.6	L'identification des PPU en vigueur	51
10.6.1	Centre-ville	
10.7	Le plan d'action	53

10.1

Introduction

Le chapitre de l'arrondissement de LaSalle constitue une composante du Plan d'urbanisme de Montréal. Ce chapitre permet de planifier, sur un horizon de dix ans, le développement du territoire en fonction des enjeux et des réalités propres à LaSalle et des orientations adoptées pour l'ensemble du territoire de la ville.

Les enjeux urbanistiques de LaSalle ont été déterminés et analysés à partir des résultats de deux démarches préalables. D'abord, une étude typomorphologique du territoire a apporté une connaissance approfondie des caractéristiques physico-spatiales de l'arrondissement. Cette étude comporte deux étapes de travail, dont l'une a consisté en une analyse des phases de formation successives de LaSalle. L'environnement urbain lasallois s'est développé au cours d'une période de 350 ans et cette longue évolution a façonné le cadre bâti et urbain. L'autre étape de cette étude a pris la forme d'une observation rigoureuse de différentes composantes du tissu urbain actuel. Effectuée à l'aide de cartes thématiques et de visites sur le terrain, cette étude a mené à l'identification des traits urbains distincts de l'arrondissement.

La seconde démarche, à portée socio-économique, a été effectuée à l'aide de données statistiques et d'entretiens avec les responsables des divers services municipaux. Les renseignements recueillis dressent un portrait de l'état actuel de l'arrondissement et permettent de connaître les tendances générales en matière d'habitation, de développement économique et de services à la population. Les résultats de ces deux démarches sont disponibles dans un rapport détaillé rendu public sur le site Internet du Plan d'urbanisme de Montréal, à l'adresse <http://www.ville.montreal.qc.ca/plan-urbanisme>.

S'appuyant sur ces démarches, le chapitre de l'arrondissement de LaSalle présente les orientations d'aménagement de son territoire et fixe les règles auxquelles devront se conformer aussi bien les services de l'arrondissement que ceux de la Ville ainsi que les autres intervenants concernés. Il traduit les orientations et les stratégies propres à l'arrondissement en tenant compte de sa situation urbaine et de sa réalité sociale. De plus, les opinions formulées par les citoyens lors des consultations publiques ont été intégrées dans ce chapitre.

Le présent chapitre rappelle le parti d'aménagement ainsi que la synthèse des orientations pan-montréalaises relatives à l'arrondissement. En outre, il établit les orientations et les objectifs d'aménagement pour les secteurs de planification détaillée de portée locale. Enfin, les paramètres réglementaires spécifiques au territoire de LaSalle sont également présentés.

10.2

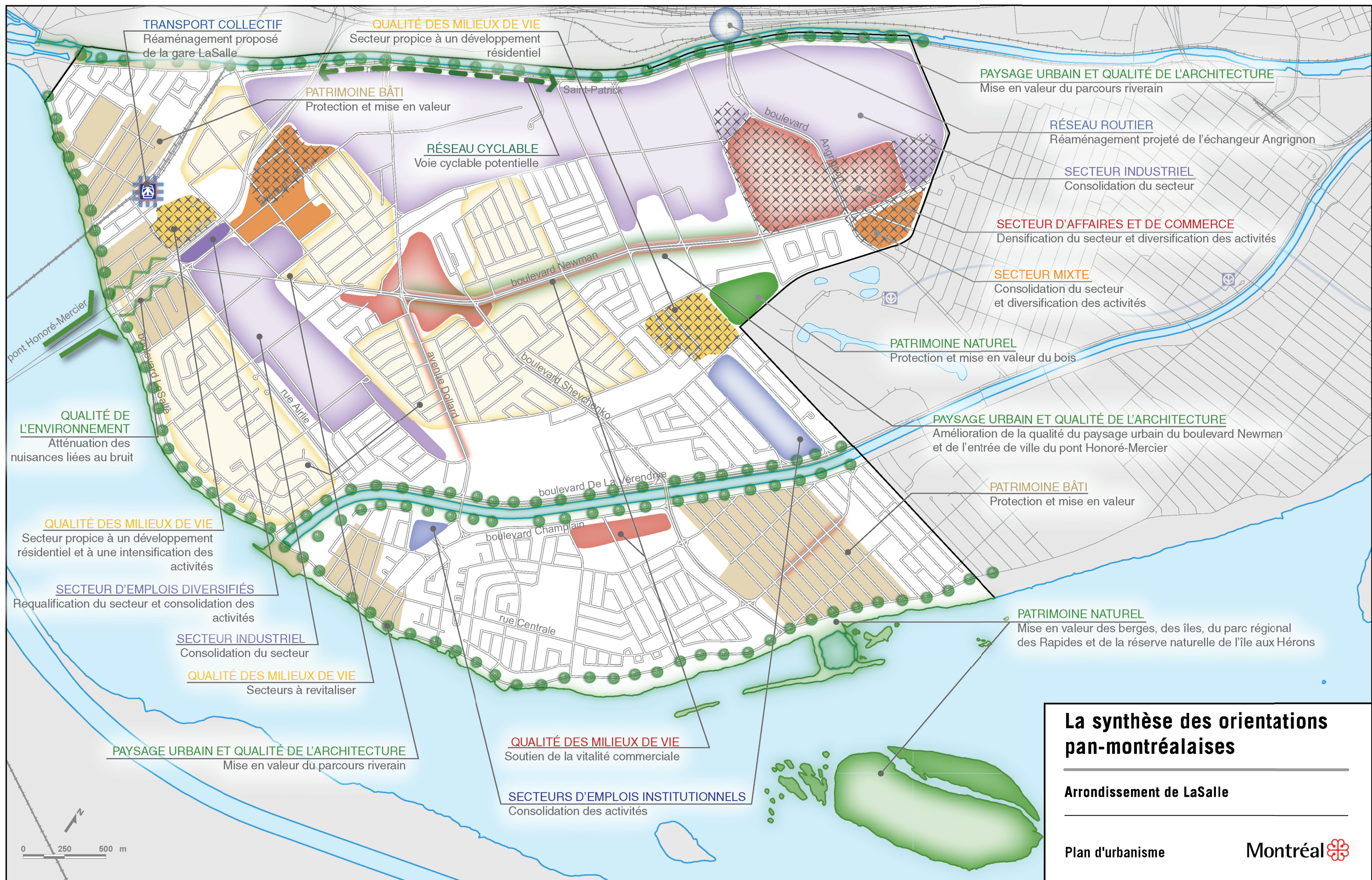
Le rappel du parti d'aménagement et des orientations pan-montréalaises

Le parti d'aménagement du Plan d'urbanisme souscrit aux principes du développement durable et vise un accroissement marqué de la qualité de l'aménagement urbain (voir partie I, chapitre 1, du Plan d'urbanisme).

Puisque le nombre de terrains vacants disponibles pour le développement immobilier est limité à LaSalle, il est opportun de veiller à consolider le territoire, contribuant de la sorte à mieux rentabiliser les infrastructures et les équipements existants. Il importe de reconnaître la qualité des acquis et de veiller à leur maintien. Ainsi, le Plan prévoit essentiellement la consolidation des caractéristiques existantes des secteurs établis qui composent la majorité du territoire de l'arrondissement.

Par ailleurs, des défis importants devront être relevés dans les secteurs à construire et les secteurs à transformer de façon à répondre aux objectifs du Plan d'urbanisme en matière de qualité des milieux de vie, de transport et d'activités économiques tout en respectant les préceptes d'un aménagement urbain de qualité et durable soutenus par le Plan.

Le parti d'aménagement du Plan d'urbanisme se décline en sept orientations, dont six touchent particulièrement l'arrondissement (voir la carte suivante, La synthèse des orientations pan-montréalaises – Arrondissement de LaSalle).



10.3

Les orientations locales d'aménagement

10.3.1

La cohésion d'ensemble du territoire lasallois

Objectif 1 – Établir des liens entre les secteurs de l'arrondissement

Le territoire lasallois est morcelé par la présence de nombreuses infrastructures autoroutières et ferroviaires et de grands secteurs industriels, ce qui a pour effet de créer de nombreuses enclaves résidentielles. Les secteurs localisés dans la partie nord de l'arrondissement sont peu liés, tant physiquement que visuellement, aux secteurs situés à proximité des rives du fleuve Saint-Laurent. Généralement, il s'agit de quartiers moins favorisés sur le plan socio-économique que les quartiers riverains. Les parties nord et sud du territoire sont séparées par le canal de l'Aqueduc et une importante emprise ferroviaire. De plus, entre ces deux barrières physiques se trouvent l'usine de production d'eau potable Charles J. Desbaillets et un poste de transformation électrique.

L'emprise ferroviaire qui traverse la portion centrale du territoire n'est plus utilisée. Plusieurs propositions ont été soumises pour en développer certains segments spécifiques. Parallèlement, l'Agence métropolitaine de transport évalue l'occasion d'y implanter un corridor de transport collectif. Considérant le potentiel de cette emprise ferroviaire pour la mise en place d'un nouveau corridor de transport collectif et le souhait de retisser les tissus urbains qu'elle sépare, le Plan identifie le territoire de l'emprise comme devant faire l'objet d'une planification détaillée de portée locale. Il s'agit de contribuer à la valorisation des milieux environnants tout en limitant les effets d'enclavement et les nuisances pour les quartiers résidentiels voisins. La réutilisation de l'emprise de la voie ferrée constitue une occasion unique d'établir des liens entre les quartiers résidentiels, en multipliant les voies de passage entre les portions nord et sud de l'arrondissement.

De nouveaux liens physiques traversant le canal de l'Aqueduc peuvent aussi être envisagés. Afin de favoriser la cohésion d'ensemble du territoire lasallois, le Plan d'urbanisme propose d'améliorer les liens entre les différents secteurs de l'arrondissement, tout en s'assurant que tous les quartiers résidentiels aient une qualité de vie comparable.

Actions

- | | |
|-----|---|
| 1.1 | Réaliser une planification détaillée de portée locale du secteur Emprise ferroviaire. |
| 1.2 | Prévoir des liens piétons, cyclables et routiers plus nombreux entre la partie nord et la partie sud de l'arrondissement. |
| 1.3 | Améliorer l'accessibilité physique et visuelle au parc régional des Rapides et au fleuve Saint-Laurent. |
| 1.4 | Étudier la faisabilité d'implanter un nouveau pont traversant le canal de l'Aqueduc dans l'axe de la rue Lapierre. |

10.3.2

La qualité de l'environnement bâti et naturel

Objectif 2 – Améliorer l'image des grandes artères et des entrées de ville

Les boulevards LaSalle et Angrignon de même que l'avenue Dollard bordent des aires aménagées et démontrent, à juste titre, le succès des importants efforts de l'arrondissement en matière d'amélioration de la qualité de l'environnement bâti et de l'image de LaSalle. Malgré ces réalisations, les principales artères de l'arrondissement traversent des secteurs requérant une attention particulière. Le boulevard Newman, épine dorsale de l'arrondissement, présente un aménagement déstructuré et fera l'objet d'une planification détaillée de portée locale en vue d'améliorer son image et de soutenir le dynamisme de son activité commerciale. De plus, certains axes sont aussi des entrées de ville (rue Saint-Patrick, boulevard De La Vérendrye, rue Clément, avenue Lafleur et rue Airle) et méritent une attention spécifique qui se traduira par l'élaboration de lignes directrices sur leur aménagement et, dans certains cas, par une planification détaillée de portée locale.

Actions

- 2.1 Poursuivre les efforts de mise en valeur des abords des grands axes routiers de LaSalle et établir les lignes directrices en ce qui a trait à l'aménagement de leurs abords, en cohérence avec les objectifs 13 et 14 de la partie I du Plan d'urbanisme.
- 2.2 Réaliser une planification détaillée de portée locale du secteur Avenue Lafleur.
- 2.3 Réaliser une planification détaillée de portée locale du secteur Boulevard Newman.
- 2.4 Réaliser une planification détaillée de portée locale du secteur Rue Airle.
- 2.5 Réaliser une planification détaillée de portée locale du secteur Rue Saint-Patrick.

Objectif 3 – Embellir les abords des canaux

L'arrondissement de LaSalle bénéficie de la présence de deux canaux. Le canal de Lachine est un lieu historique national navigable longeant la rue Saint-Patrick. Cette rue est bordée de bâtiments industriels comportant en façade des aires d'entreposage et de stationnement et elle offre un potentiel d'intensification des activités. Le canal de l'Aqueduc sert toujours au transport de l'eau potable et est bordé d'une ligne aérienne de transport d'électricité ainsi que de clôtures grillagées. Plusieurs terrains donnant sur ces canaux ne sont pas construits et pourraient être mis en valeur. Le canal de Lachine ainsi que le canal de l'Aqueduc ont le potentiel de devenir des atouts de développement majeurs et dans cette optique, le Plan vise à ce que le renouvellement des fronts bâtis et des emprises publiques s'effectue à partir de critères précis. À cet égard, le Plan propose la réalisation d'une planification détaillée de portée locale pour ces secteurs.

Actions

- 3.1 Élaborer des normes particulières pour les bâtiments le long du canal de Lachine et du canal de l'Aqueduc.
- 3.2 Réaliser une planification détaillée de portée locale du secteur Canal de l'Aqueduc.
- 3.2 Réaliser une planification détaillée de portée locale du secteur Rue Saint-Patrick.

Objectif 4 – Sauvegarder et revaloriser les bâtiments et ensembles patrimoniaux

La plus grande portion du cadre bâti de l'arrondissement a été construite après 1950. Dans les quartiers résidentiels récents, certaines églises et écoles de style moderne composent une partie du patrimoine architectural à préserver et à mettre en valeur. Il ne reste que peu de lieux de culte et de villégiature datant des origines rurales et villageoises de LaSalle, et le Plan identifie ces lieux à la liste et à l'extrait de la carte du patrimoine bâti. Quelques ensembles bâtis témoignent de l'essor industriel important de l'arrondissement. Des trois quartiers anciens de LaSalle, les Highlands, le quartier Centre et le Village des Rapides, seul ce dernier est régi par un règlement de Plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) visant la sauvegarde de ses caractéristiques architecturales et morphologiques. L'arrondissement souhaite gérer les interventions sur le patrimoine bâti.

Actions

-
- 4.1 Élaborer les modalités d'encadrement des interventions sur les bâtiments et les ensembles patrimoniaux identifiés à la liste et à l'extrait de la carte du patrimoine bâti.
 - 4.2 Réaliser une planification détaillée de portée locale du secteur Quartiers Highlands et Centre.
-

Objectif 5 – Améliorer les rues résidentielles, protéger les espaces verts existants et développer le réseau cyclable intra-arrondissement

L'environnement des premiers faubourgs est verdoyant. Par contre, celui des secteurs résidentiels construits après 1960 est plus minéral et généralement dépourvu d'encadrement végétal. Ce type de milieu de vie, qui caractérise environ 70 % du territoire, a été planifié en fonction de l'utilisation de l'automobile; cela se traduit par la largeur globalement excessive des rues de ces quartiers et engendre, à long terme, des coûts de déneigement et d'entretien importants. La reconfiguration de ces emprises au moment de travaux de réfection de la voirie pourrait transformer l'environnement global de l'arrondissement, tout en assurant des milieux de vie plus verts. La création d'un programme de plantation d'arbres, l'adoption d'un règlement sur l'enfouissement des fils électriques et l'élaboration d'un plan directeur des parcs, des espaces verts et du réseau cyclable complèteraient la démarche.

Actions

-
- 5.1 Étudier la pertinence et la faisabilité de réduire la largeur des rues lors de leur réfection.
 - 5.2 Créer un programme de plantation d'arbres dans les emprises publiques et les cours avant.
 - 5.3 Adopter un règlement sur l'enfouissement des fils électriques.
 - 5.4 Étudier la possibilité d'enfouir les fils électriques dans les secteurs patrimoniaux et dans certains secteurs de planification détaillée, dans le cadre du Programme gouvernemental d'enfouissement des réseaux câblés de distribution.
 - 5.5 Élaborer un plan directeur des parcs, des espaces verts et du réseau cyclable de l'arrondissement.
 - 5.6 Conserver et améliorer les parcs existants identifiés à l'extrait de la carte Les parcs et les espaces verts.
 - 5.7 Élaborer un programme d'acquisition des immeubles en bordure du fleuve Saint-Laurent.
 - 5.8 Assurer une intégration harmonieuse des projets de construction et de transformation des bâtiments au cadre bâti du boulevard LaSalle, notamment par l'adoption de normes et de critères architecturaux.
-

10.3.3

La qualité des milieux de vie et de l'offre de services à la population

Objectif 6 – Diversifier l'offre d'habitations neuves

La construction de nouveaux logements est encouragée par l'arrondissement. Certains grands terrains industriels enclavés dans des secteurs résidentiels, aux abords du bois des Caryers et de l'emprise ferroviaire, sont affectés à l'habitation. Bien que plusieurs ensembles d'immeubles d'habitation en copropriété et de nombreux immeubles résidentiels pour personnes âgées aient été construits à LaSalle au cours des dernières années, l'arrondissement compte assez peu de nouveaux logements locatifs ou de maisons de ville de moyenne et de haute gamme. Afin d'attirer des ménages dans l'arrondissement, il est nécessaire de diversifier l'offre d'habitations neuves et d'offrir des produits résidentiels répondant aux besoins propres de toutes les générations, en particulier à ceux des jeunes familles.

Actions

-
- 6.1 Réaliser une planification détaillée de portée locale du secteur Bois des Caryers.
 - 6.2 Diversifier l'offre de logements en favorisant les projets d'habitations répondant aux besoins de clientèles résidentielles diversifiées.
-

Objectif 7 – Améliorer la qualité du stock locatif existant

En vue d'améliorer la qualité des logements existants, l'arrondissement pourrait envisager la possibilité de permettre la transformation d'unités multifamiliales en unifamiliales et d'autoriser l'agrandissement d'habitations datant des années 1960. L'arrondissement étudiera chacune des demandes à cet effet, dans la mesure où les travaux seraient effectués dans le respect de leur contexte immédiat. Pour ce qui est des travaux de rénovation, l'arrondissement souhaite élaborer un guide indiquant dans quelles circonstances il est opportun d'appliquer les mesures du nouveau code du logement. L'arrondissement compte certains secteurs à revitaliser. Ceux-ci (voir objectif 1 de la partie I du Plan d'urbanisme) feront l'objet d'une attention particulière et les outils adéquats d'intervention seront identifiés.

Actions

-
- 7.1 Permettre, à la suite d'une analyse adéquate, la transformation ou l'agrandissement de bâtiments résidentiels existants en s'assurant de leur intégration au milieu environnant.
 - 7.2 Élaborer un guide d'application du nouveau code du logement.
 - 7.3 Mettre en œuvre la Stratégie de revitalisation urbaine intégrée pour les secteurs à revitaliser identifiés à l'objectif 1 de la partie I du Plan d'urbanisme.
-

Objectif 8 – Planifier l'offre d'équipements collectifs nécessaires à la population

La planification des équipements collectifs nécessaires à la population est une priorité de l'arrondissement. Par ailleurs, une politique familiale permettrait à l'arrondissement de répondre aux besoins des jeunes familles en matière d'équipements de loisir, de services récréatifs, de nouvelles garderies, etc. Les besoins actuels recensés permettent d'avancer qu'un centre multifonctionnel de loisirs serait utile. Un tel équipement permettrait d'offrir de grands locaux polyvalents où les membres des diverses associations sociales de l'arrondissement pourraient se rassembler. Quant au parc régional des Rapides, les efforts de mise en valeur doivent être poursuivis et il est opportun d'étudier la faisabilité d'implanter d'un pavillon d'accueil et de rassemblement qui compléterait le réseau des équipements disponibles.

Actions

-
- 8.1 Élaborer une politique familiale (équipements de loisir, services récréatifs, garderies, etc.).
 - 8.2 Étudier la possibilité d'implanter à LaSalle un centre multifonctionnel de loisirs accessible par transport collectif.
 - 8.3 Réaliser une planification détaillée de portée locale du secteur Parc régional des Rapides.
-

10.3.4

L'accessibilité et la desserte en transport collectif

Objectif 9 – Améliorer la desserte en transport collectif dans l'arrondissement et favoriser l'intermodalité entre l'autobus, le métro et le train de banlieue

L'arrondissement de LaSalle favorise une utilisation accrue du transport collectif et prend position en vue d'une amélioration de la desserte à l'intérieur de son territoire. Actuellement, un long trajet en autobus relie le terminus Angrignon, situé à l'est, au terminus Monette-Lafleur, localisé dans la partie ouest de l'arrondissement. D'autres lignes desservent les secteurs résidentiels; les liaisons sont cependant indirectes et de faible fréquence. Le train de banlieue est quant à lui peu achalandé. La gare LaSalle de la ligne Montréal-Delton est éloignée du stationnement incitatif et n'est pas directement raccordée au terminus d'autobus Monette-Lafleur. Bien que le train soit un mode de transport efficace pour rejoindre le Centre de Montréal, peu de départs sont offerts présentement.

L'arrondissement souhaite améliorer la desserte en transport collectif sur son territoire. À ce sujet, en raison de l'importance des densités des milieux résidentiels et d'emplois à desservir, le Plan identifie sur le territoire lasallois un nouveau corridor de transport collectif possible (par le métro, un système léger sur rails ou un tramway moderne). Ce corridor constituerait un nouveau lien à partir de la station de métro Angrignon vers la gare LaSalle et l'arrondissement de Lachine (voir l'objectif 3 de la partie I du Plan d'urbanisme). De plus, le Plan propose de déplacer la gare de LaSalle vers le nord, à proximité du stationnement incitatif, ce qui encouragerait le développement d'un nouveau secteur résidentiel aux abords de celle-ci. La relocalisation, conjuguée à une amélioration de l'offre vers la partie ouest de l'arrondissement, permettrait d'assurer une meilleure desserte à la population lasalloise.

Actions

-
- 9.1 Renforcer le corridor de transport collectif sur le boulevard Newman.
 - 9.2 Étudier la possibilité d'implanter un nouveau corridor de transport collectif entre la station de métro Angrignon et la partie ouest de l'arrondissement et préciser le mode de transport ainsi que le tracé appropriés.
 - 9.3 Réaménager la gare LaSalle après son déplacement à proximité du stationnement incitatif.
 - 9.4 Développer à des fins résidentielles les terrains localisés à proximité de la gare LaSalle.
 - 9.5 Étudier la possibilité de mettre en place un lien entre le territoire de l'arrondissement de LaSalle et :
 - a. la navette ferroviaire proposée entre le Centre et l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau;
 - b. le nouveau corridor de transport collectif possible à desservir par un système léger sur rail ou un tramway moderne à partir du Vieux-Port vers l'arrondissement de Lachine, le long du canal du même nom.
-

Objectif 10 – Améliorer les accès au territoire depuis le réseau routier

Malgré la présence du pont Honoré-Mercier, de la route 138 et de la proximité de l'autoroute 20, les accès autoroutiers directs à l'arrondissement sont limités. Il est possible de rejoindre la rue Clément depuis les deux directions de la route 138, mais seule la direction nord donne accès à la rue Airlie. Les deux directions de l'autoroute 20 sont accessibles grâce aux viaducs Gauron et Angrignon, mais les trajets vers la direction ouest sont indirects. De plus, les voies d'accès à l'autoroute sont souvent congestionnées et présentent un haut degré d'utilisation. Dans le cadre d'une réflexion globale sur les infrastructures du réseau supérieur de transport routier, l'arrondissement souhaite participer aux efforts visant l'amélioration des accès au territoire depuis les voies rapides en reconfigurant le viaduc Angrignon et en créant de nouveaux liens entre la rue Airlie et la route 138, tout en améliorant le lien entre cette dernière et la rue Clément.

Actions

-
- 10.1 Permettre l'accès à la route 138 nord à partir de la rue Airlie.
 - 10.2 Revoir la configuration du viaduc Angrignon dans le cadre de la réflexion sur l'échangeur Turcot.
 - 10.3 Étudier et mettre en œuvre une stratégie d'amélioration de la fluidité de la circulation dans le secteur de l'avenue Lafleur et de la rue Clément, dans le cadre de la réalisation de la planification détaillée de portée locale du secteur Avenue Lafleur.
 - 10.4 Revoir l'accès à la route 138 depuis la rue Clément.
-

10.3.5

L'équilibre entre le développement des secteurs d'emplois et le développement résidentiel

Objectif 11 – Maintenir une diversité d'emplois dans l'arrondissement

Après les premières implantations villageoises, le territoire de LaSalle s'est développé rapidement avec la venue de grandes industries et, depuis les années 1960, grâce à un développement résidentiel rapide et soutenu. Au fil des années, un équilibre s'est créé entre les activités industrielles et résidentielles, équilibre soutenu par une forte vitalité commerciale locale. L'équilibre urbain obtenu, rehaussé par la présence d'un long parc riverain au fleuve, a fait de l'arrondissement LaSalle un milieu de vie unique à proximité du Centre de Montréal. Devant cet état de fait, le Plan d'urbanisme entend favoriser le maintien d'une grande diversité d'emplois sur le territoire de l'arrondissement et souhaite réduire les problèmes d'interface entre les secteurs d'emplois et les secteurs résidentiels.

Les quelques terrains à vocation industrielle encore disponibles à LaSalle sont de faibles dimensions et présentent des risques de contamination ou des conditions physico-spatiales limitant leur développement. Par ailleurs, la conversion des terrains des entreprises désaffectées est problématique, considérant leur forme et leur importante taille. Le Plan préconise la mise en valeur de ces sites en y favorisant l'établissement de petites et moyennes entreprises (PME). À terme, cette démarche et les initiatives qui en découleront favoriseront l'implantation de nouveaux espaces locatifs ou en copropriété répondant aux besoins de l'industrie.

Actions

11.1 Inciter l'implantation de PME dans les bâtiments industriels désaffectés et sur les terrains industriels à mettre en valeur.

11.2 Favoriser l'implantation de nouveaux espaces industriels locatifs ou en copropriété sur le territoire lasallois.

Objectif 12 – Atténuer les nuisances générées par les secteurs industriels

Actuellement, le territoire compte très peu de terrains disponibles pour la construction résidentielle. Parallèlement, la présence de plusieurs activités industrielles occasionne des déplacements de véhicules lourds en plein cœur de secteurs résidentiels, notamment entre le boulevard Shevchenko et le parc Angrignon. La mise en place de mesures incitatives pourrait faciliter la relocalisation des entreprises concernées. Un déménagement de leurs activités dans les secteurs d'emplois de l'arrondissement consoliderait ces secteurs et permettrait de développer des usages résidentiels sur les terrains industriels ou commerciaux ainsi libérés.

Action

12.1 Créer un programme de relocalisation, au sein de l'arrondissement, des entreprises actuellement localisées dans des secteurs résidentiels.

Objectif 13 – Consolider le développement récréotouristique en relation avec le parc riverain

Il est possible de renforcer le développement récréotouristique de l'arrondissement par la mise en valeur du parc régional des Rapides et l'amélioration des modalités d'intégration de la piste cyclable du Lieu historique national du canal de Lachine au cadre urbain de LaSalle. De plus, l'arrondissement souhaite favoriser le développement d'un pôle institutionnel le long du canal de l'Aqueduc, en lien avec l'usine Charles J. Desbaillets et le Cégep André-Laurendeau.

Actions

-
- 13.1 Favoriser une mise en valeur du parc régional des Rapides et améliorer les liens entre la piste cyclable du Lieu historique national du canal de Lachine et l'arrondissement.
-
- 13.2 Développer un pôle institutionnel en lien avec l'usine de production d'eau potable Charles J. Desbaillets et le Cégep André-Laurendeau.
-

10.4

La planification détaillée de portée locale

Certaines portions du territoire de l'arrondissement présentent des problématiques urbanistiques complexes qui ne peuvent être traitées à fond avant l'intégration du présent chapitre d'arrondissement au Plan d'urbanisme de Montréal. Pour l'ensemble de ces secteurs, l'arrondissement entend mener à terme une planification détaillée suivant l'intégration du chapitre au Plan, selon une approche intégrée adaptée à la spécificité de chaque cas. Le bilan annuel de la mise en œuvre du Plan fera état de l'avancement de ces travaux.

L'arrondissement identifie neuf secteurs de planification détaillée de portée locale :

- 10.4.1 Avenue Lafleur
- 10.4.2 Bois des Caryers
- 10.4.3 Boulevard Newman
- 10.4.4 Canal de l'Aqueduc
- 10.4.5 Emprise ferroviaire
- 10.4.6 Parc régional des Rapides
- 10.4.7 Quartiers Highlands et Centre
- 10.4.8 Rue Airlie
- 10.4.9 Rue Saint-Patrick

Il s'agit dans plusieurs cas de secteurs à transformer ou à construire. D'autres – Parc régional des Rapides, Quartiers Highlands–Centre – doivent faire l'objet de mesures qui viseront essentiellement leur conservation et leur mise en valeur.

Parallèlement à l'exercice de planification détaillée des secteurs de portée locale, le Plan d'urbanisme de Montréal identifie 26 secteurs de planification détaillée de portée pan-montréalaise. Ces secteurs présentent des enjeux qui touchent l'ensemble de la ville ou qui concernent directement plus d'un arrondissement. Parmi ceux-ci, le secteur Angrignon intéresse directement l'arrondissement de LaSalle. Les paramètres encadrant la réflexion quant à ce secteur sont présentés au chapitre 4 de la partie I du Plan d'urbanisme. La planification détaillée de portée locale du secteur Boulevard Newman permettra de compléter la réflexion entamée pour le secteur Angrignon.

Les démarches de planification détaillée de portée pan-montréalaise et locale miseront sur la participation des citoyens et sur celle de l'ensemble des intervenants concernés : l'arrondissement, les services municipaux, les ministères ainsi que les organismes privés, publics et associatifs.

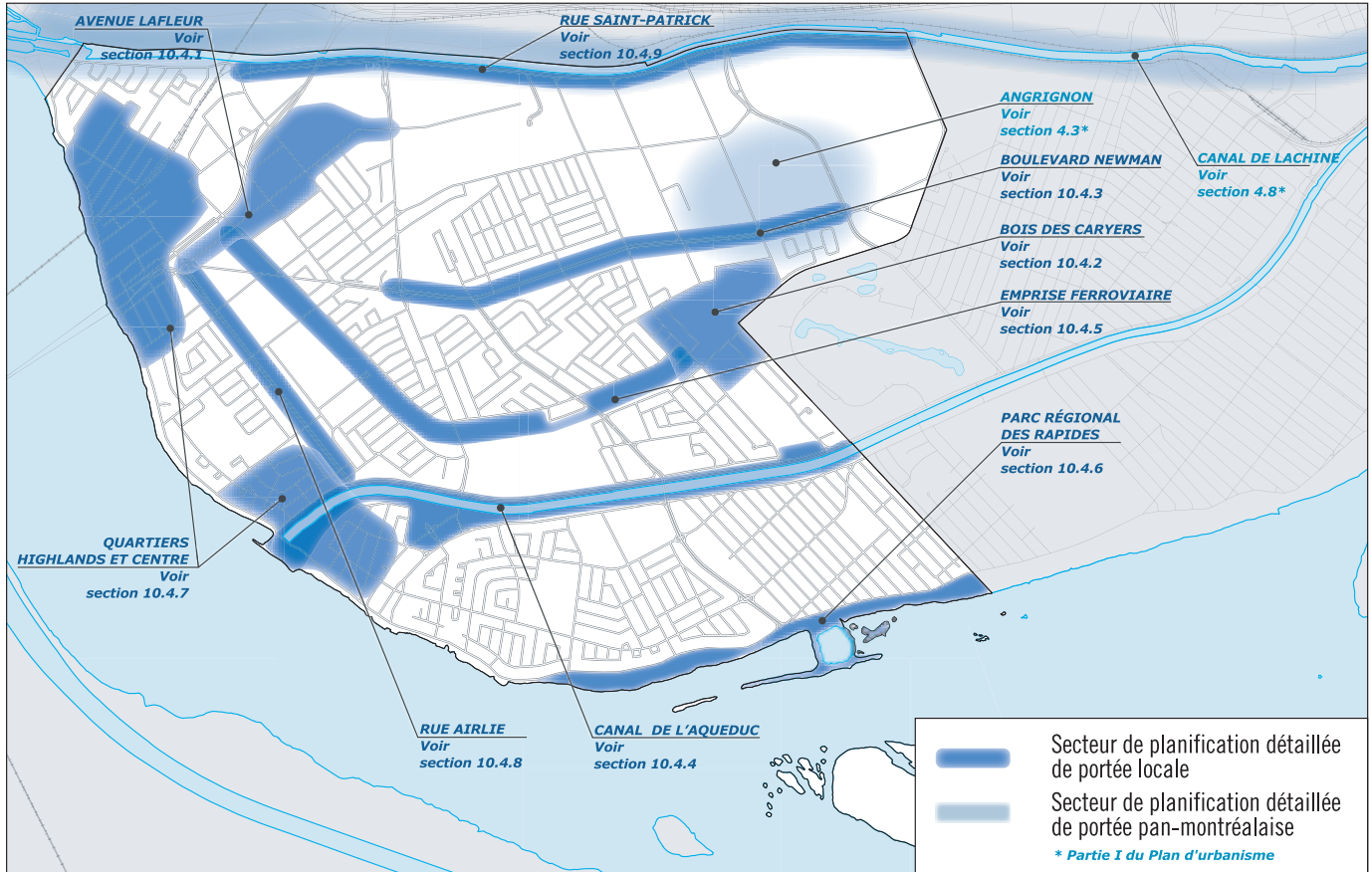
Selon les besoins, la planification détaillée mènera à :

- l'adoption d'un programme particulier d'urbanisme (PPU);
- l'adoption par le conseil d'arrondissement d'un plan de mise en valeur ou d'un plan d'action;
- la modification de la réglementation d'urbanisme de l'arrondissement;
- la mise en place de programmes appropriés;
- la réalisation d'immobilisations par la Ville, seule ou en collaboration avec les gouvernements du Québec et du Canada;
- la réalisation d'un projet en partenariat avec un ou plusieurs organismes privés, publics ou associatifs.

Afin de lancer et d'encadrer le processus de planification détaillée, les pages qui suivent présentent pour chacun des secteurs de planification détaillée de portée locale :

- des orientations générales;
- un court énoncé de la problématique;
- des balises d'aménagement.

Les secteurs de planification détaillée



10.4.1

Avenue Lafleur

Orientations générales

- Mettre en valeur les différents tronçons de l'avenue selon leurs caractéristiques propres
- Soutenir l'intensification des activités et mettre en valeur la mixité des usages présents
- Faciliter le déplacement des piétons le long de l'avenue et rehausser la qualité de l'aménagement du domaine public



Problématique

En mars 2000, la Corporation de développement économique de LaSalle (CDEL) a déposé à l'arrondissement une proposition de revitalisation urbaine de l'avenue Lafleur. Le rapport constate que les différents segments de l'avenue Lafleur présentent des environnements distincts. Le segment sud traverse un quartier résidentiel, donne accès au terminus Monette-Lafleur et rejoint le parc riverain situé en bordure du fleuve. Le segment central, autour des anciennes installations de la compagnie Seagram et à proximité des installations de la brasserie Labatt, a un caractère industriel. Le segment nord fait quant à lui partie intégrante d'un environnement urbain à requalifier ayant le potentiel de devenir un milieu de vie dynamique qui comprendrait diverses fonctions urbaines (commerces locaux, habitations, petites industries, bureaux, institutions) à proximité de la future gare LaSalle (voir le secteur de planification détaillé de portée locale Quartiers Highlands et Centre).

Le segment nord de l'avenue Lafleur, aux environs de la rue Clément, constitue une porte d'entrée dans l'arrondissement depuis la Rive-Sud et l'autoroute 20. Malgré le caractère stratégique de ce secteur, le cadre bâti est déstructuré et augmente le sentiment d'insécurité pour le piéton. Quant à l'aménagement urbain, les infrastructures routières vieillissent rapidement et les abords de l'emprise sont dénués de végétation. La circulation de transit et le camionnage y sont élevés dans les deux directions, ce qui entraîne un niveau important de nuisances. Actuellement, quelques entreprises soignent l'aménagement paysager de leur terrain, mais la plupart des marges avant sont occupées par des aires de stationnement.

Le segment central et le segment nord de l'avenue présentent un potentiel de développement. Plusieurs grands terrains sont disponibles et sont facilement accessibles. Les bâtiments présents sur le côté ouest de l'avenue jouissent d'une très bonne visibilité depuis la route 138.

Balises d'aménagement

- 1 Mettre en œuvre un programme de réaménagement de l'avenue Lafleur et de la rue Clément.
- 2 Végétaliser les abords de l'avenue et encourager l'aménagement paysager des marges avant des bâtiments.
- 3 Restructurer l'entrée de l'arrondissement à partir de la route 138 et favoriser l'établissement d'un secteur mixte à l'intersection de l'avenue Lafleur et de la rue Clément.
- 4 Ajuster le cadre réglementaire de l'arrondissement en vue de :
 - favoriser la construction de nouveaux bâtiments en bordure de la rue;
 - favoriser la localisation des stationnements en marge latérale ou arrière;
 - favoriser en priorité la construction des lots d'angles, en permettant des marges avant minimales.
- 5 Favoriser l'implantation d'un bâtiment marquant à l'extrémité de l'axe Newman.
- 6 Étudier la possibilité de mettre en place un programme d'enfouissement des fils électriques ou favoriser leur déplacement en arrière-lot.

10.4.2

Bois des Caryers

Orientations générales

- Faciliter l'accès au bois des Caryers et au parc Angrignon pour la population de l'arrondissement
- Prévoir un développement résidentiel mettant en valeur le bois des Caryers
- Préserver la quiétude des résidents riverains du bois et du parc
- Favoriser la relocalisation des entreprises du secteur



Problématique

Les abords du bois des Caryers sont caractérisés par la présence d'un grand terrain vacant. Les immeubles de ce secteur ont de grandes aires d'entreposage extérieures et les activités industrielles créent des nuisances pour les riverains. Un futur aménagement des abords du bois devrait prévoir l'amélioration des conditions d'accessibilité publique au parc Angrignon et viser la minimisation des nuisances pour les riverains. Les terrains vacants, ainsi que la requalification à des fins résidentielles de terrains actuellement occupés par des activités commerciales ou industrielles, offrent un potentiel important de mise en valeur à des fins résidentielles.

Balises d'aménagement

- 1 Favoriser la relocalisation, ailleurs dans l'arrondissement, des entreprises situées au nord de l'emprise ferroviaire, entre la rue Lapierre et la rue Léger.
- 2 Prolonger, sur les sites à transformer, la trame des rues existantes afin de créer de nouveaux îlots résidentiels bien intégrés aux quartiers et, le cas échéant, mettant en valeur le bois des Caryers.
- 3 Favoriser, sur les sites à transformer, l'intensification de l'occupation du sol.
- 4 Relier la rue Léger à la rue Jean-Chevalier afin d'assurer la sécurité et l'accès public au parc.
- 5 Aménager un lien le long de l'emprise ferroviaire afin de distinguer le bois des Caryers du parc Angrignon et ainsi favoriser la quiétude des résidents.

10.4.3

Boulevard Newman

Orientations générales

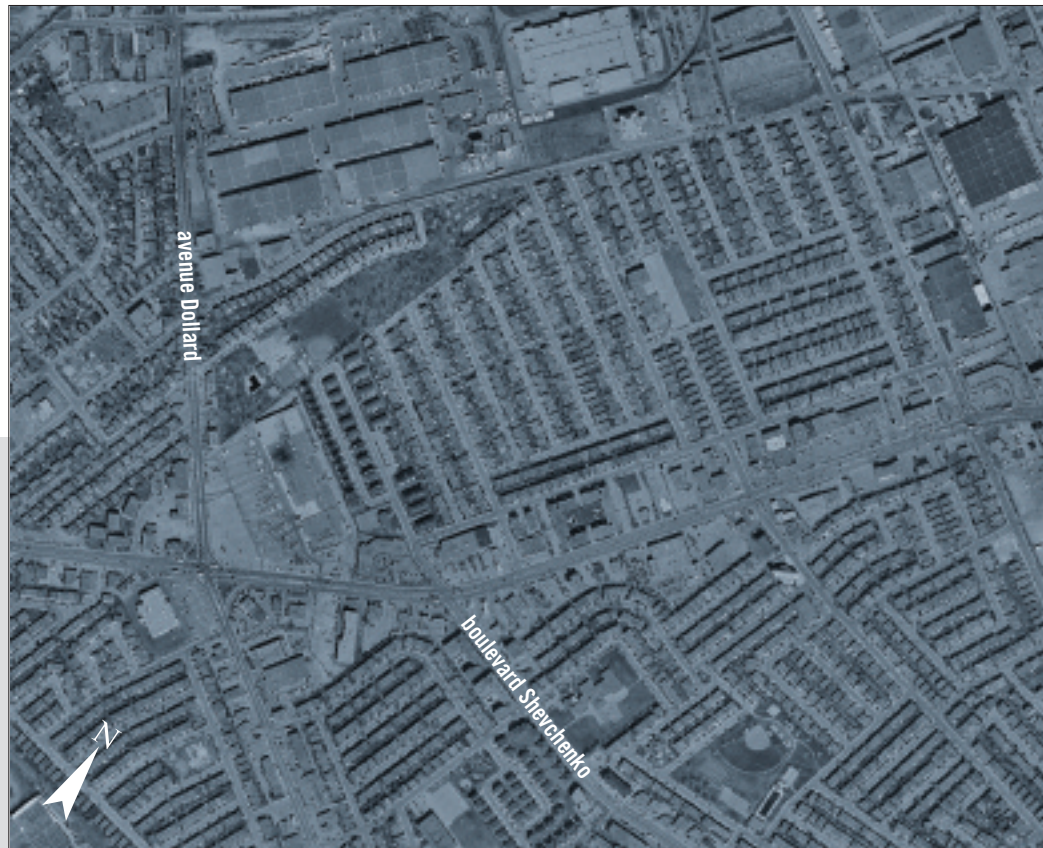
- Rehausser la qualité de l'aménagement et du cadre bâti
- Favoriser le dynamisme commercial
- Faciliter la desserte en transport collectif et améliorer les déplacements pour les piétons et cyclistes le long du boulevard
- Intégrer la réflexion sur le secteur Boulevard Newman à la planification détaillée pan-montréalaise du secteur Angrignon

Problématique

Le boulevard Newman est l'une des voies principales de l'arrondissement. Cette artère commerciale traverse d'est en ouest la portion centrale du territoire. Une partie du boulevard Newman comporte des voies réservées à la circulation des autobus entre le métro Angrignon et le terminus Monette-Lafleur. Bien que le transport collectif y soit privilégié, le boulevard n'est pas aménagé à l'échelle du piéton. La circulation automobile prédomine, les aires de stationnement sont omniprésentes et les carrefours sont très larges, présentant souvent des bretelles de virage à droite.

Jusqu'ici, aucune réflexion d'ensemble n'a déterminé des lignes directrices sur le mode d'implantation ou la forme des bâtiments qui bordent le boulevard Newman. Par conséquent, les bâtiments encadrent peu le boulevard et structurent peu l'espace urbain de cette partie de l'arrondissement. Le cadre urbain caractéristique des artères commerciales aménagées depuis 1960 est axé sur une desserte automobile et se caractérise par un environnement bâti présentant un fort potentiel de requalification.

Outre le boulevard LaSalle, composante majeure du parcours riverain montréalais, le boulevard Newman est la principale artère projetant l'image du dynamisme de LaSalle. L'arrondissement dans son ensemble et particulièrement les résidents des secteurs localisés à proximité du boulevard bénéficieraient du réaménagement de cette artère. Plus précisément, l'arrondissement souhaite que les abords du boulevard Newman soient végétalisés, que les bâtiments commerciaux et résidentiels à ses abords l'encadrent mieux, que la desserte en transport collectif soit plus efficace et que les aménagements pour piétons et cyclistes facilitent le déplacement des usagers « non-motorisés ».



Balises d'aménagement

- 1 Ajuster le cadre réglementaire en vue de :
 - réduire le nombre minimal de cases de stationnement requis;
 - favoriser l'agrandissement des bâtiments dans la marge avant afin de mieux encadrer le boulevard;
 - favoriser la construction de nouveaux bâtiments en bordure de la rue;
 - favoriser la construction de nouveaux bâtiments dans les marges latérales le permettant;
 - favoriser la localisation des stationnements en marge latérale ou arrière;
 - favoriser, aux carrefours, l'implantation de bâtiments de plusieurs étages avec commerces au rez-de-chaussée et bureaux ou logements aux étages.
- 2 Intégrer à la réglementation des règles et des normes visant à améliorer la qualité architecturale des abords du boulevard.
- 3 Élaborer une stratégie en vue de redéfinir l'aménagement de l'emprise du boulevard, notamment en ce qui a trait à la végétalisation de ses abords, au retrait des bretelles de virage à droite, à l'intégration d'aires piétonnes et cyclables, et à la reconfiguration des modalités de desserte par le transport collectif.



10.4.4

Canal de l'Aqueduc

Orientations générales

- Mettre en valeur le patrimoine présent aux abords du canal de l'Aqueduc
- Consolider les activités institutionnelles le long du canal de l'Aqueduc
- Mettre en place des mesures d'interprétation de l'histoire et des activités reliées au canal de l'Aqueduc
- Améliorer l'interface entre le canal de l'Aqueduc et la trame urbaine environnante

Problématique

Le canal de l'Aqueduc traverse d'ouest en est l'ensemble du territoire de LaSalle. Depuis le fleuve Saint-Laurent jusqu'à l'usine de production d'eau potable Atwater, le canal traverse les arrondissements de LaSalle, de Verdun et du Sud-Ouest. Comme le canal de Lachine, il s'agit d'un élément fonctionnel du paysage urbain de LaSalle qui possède des caractéristiques historiques indéniables.

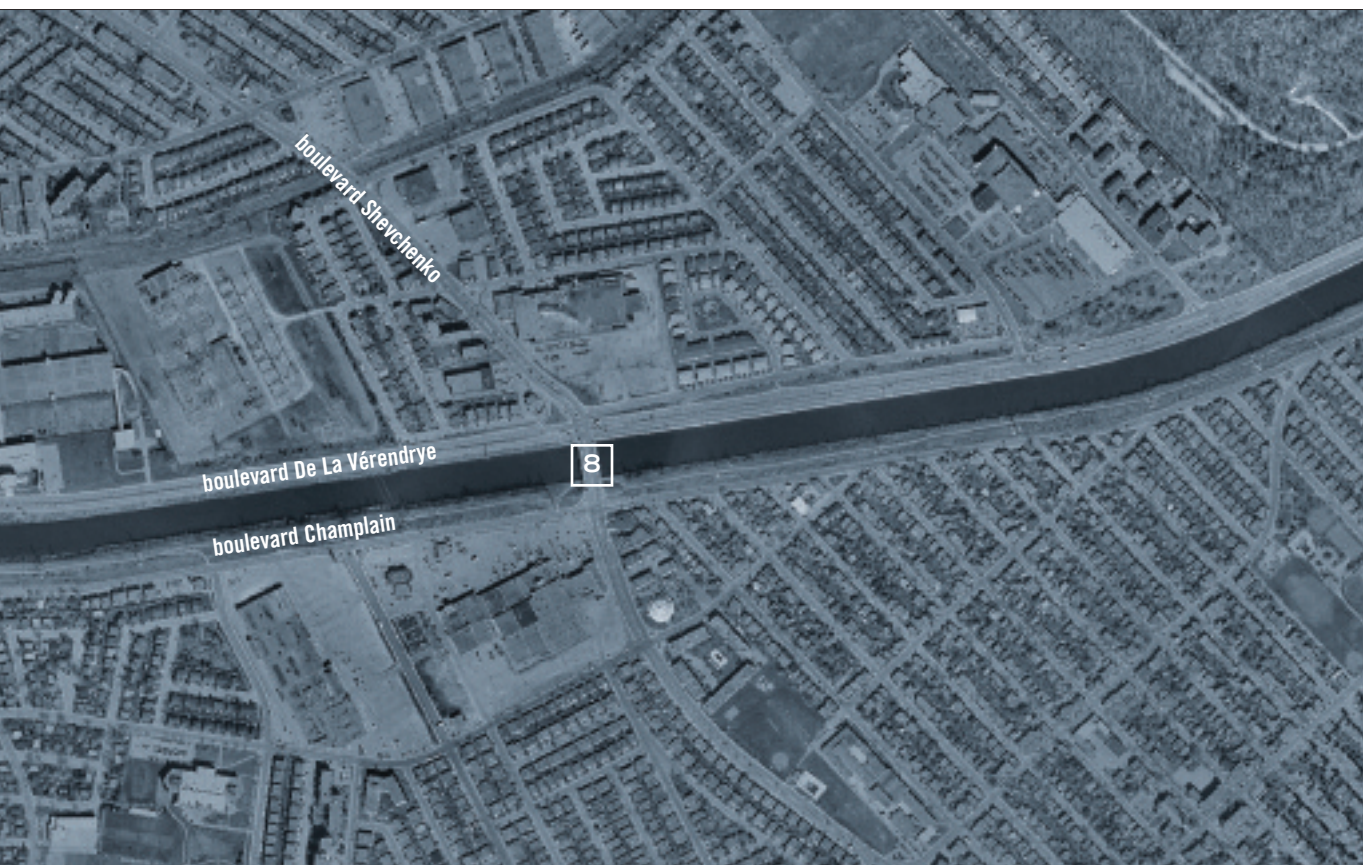
À l'origine, un pont permettait au boulevard LaSalle d'enjamber le canal, qui s'approvisionnait de l'eau du fleuve. Depuis, les berges ont été remblayées et seule une station de pompage, dont l'architecture est typique de celle des bâtiments patrimoniaux de l'Aqueduc de Montréal, signale la source. Il n'existe plus de lien visuel direct entre le canal et le fleuve. Le cours d'eau est lui-même peu visible depuis le parcours riverain constitué des boulevards De La Vérendrye et Champlain. De même, la nouvelle structure du pont Knox, reliant les boulevards Shevchenko et Bishop-Power, est difficile à observer puisque le canal est bordé de clôtures grillagées. Sur la portion sud du canal, une piste cyclable est aménagée à proximité de la ligne aérienne de transport d'électricité.

Localisé au cœur de l'arrondissement, le canal est bordé de grands équipements collectifs et institutionnels : le centre sportif, la bibliothèque, le centre hospitalier, l'usine de production d'eau potable Charles J. Desbaillets, le Centre intégré de formation professionnelle et technique de l'Ouest et le Cégep André-Laurendeau. Ceux-ci forment un corridor institutionnel représentant un potentiel intéressant de consolidation. La présence d'un cours d'eau comme le canal, la concentration d'institutions et d'équipements collectifs ainsi que le défi d'intégration du grand poste de transformation d'électricité et des nombreux terrains de stationnement rendent nécessaire une planification détaillée du secteur.



Balises d'aménagement

- 1 Étudier, de concert avec les partenaires, la possibilité d'implanter un centre de recherche et d'information sur les technologies de traitement des eaux. Un tel lieu pourrait mettre en valeur le caractère historique et les développements techniques et académiques liés aux fonctions adjacentes au canal de l'Aqueduc.
- 2 Réaménager la portion du boulevard LaSalle qui traverse le canal en vue de dégager le pont.
- 3 Aménager un lieu d'interprétation historique à l'entrée du canal.
- 4 Favoriser l'implantation d'équipements liés à la thématique de l'eau aux abords du canal.
- 5 Étudier la possibilité de construire un pont dans l'axe de la rue Lapierre.
- 6 Réaménager le boulevard De La Vérendrye, l'une des principales portes d'entrée à LaSalle, en boulevard de prestige, de manière à souligner l'entrée dans l'arrondissement et à mettre en valeur les abords du canal.
- 7 Ajuster le cadre réglementaire afin de mieux encadrer et rehausser la qualité des fronts bâtis de part et d'autre du canal.
- 8 Mettre en valeur le pont Knox, actuellement peu visible à partir des deux boulevards qui longent le canal.



10.4.5

Emprise Ferroviaire

Orientations générales

- Réduire l'enclavement des quartiers résidentiels et améliorer les liens entre les secteurs résidentiels localisés de part et d'autre de l'emprise ferroviaire
- Mettre en valeur les sites industriels situés en bordure du corridor de l'emprise ferroviaire et enclavés dans des secteurs résidentiels
- Faciliter l'accès au bois des Caryers et au parc Angrignon pour la population de l'arrondissement
- Étudier les scénarios de développement de l'ensemble de l'emprise ferroviaire

Problématique

Depuis peu, le corridor ferroviaire du Canadien Pacifique traversant une partie du territoire de LaSalle n'est plus utilisé. Plutôt que de permettre la vente pièce par pièce des terrains désaffectés, l'arrondissement souhaite planifier et encadrer le développement futur de ce corridor dans son ensemble. Dans cet esprit, l'Agence métropolitaine de transport mène une étude portant sur la faisabilité de réserver cette emprise ferroviaire à des fins de transport collectif.

Présentement, l'emprise ferroviaire forme une barrière entre les quartiers localisés sur ses deux côtés. Le cadre végétal du corridor, avec ses arbres matures, représente un intérêt certain pour les résidents des îlots adjacents. Un nouvel aménagement devrait donc préserver ces arbres et éviter de recréer une barrière physique entre les quartiers résidentiels du centre de l'arrondissement. La réflexion entourant l'avenir du corridor est l'occasion de s'assurer de l'amélioration des liens entre les secteurs et de mettre en valeur les terrains adjacents en lien avec les caractéristiques propres aux divers milieux urbains traversés (secteurs d'emplois à l'ouest, secteurs résidentiels au centre, aires boisées à l'est). Il est aussi important de relier le développement de l'emprise à celui de certains terrains qui bordaient les voies ferrées directement à l'est du boulevard Shevchenko. Actuellement, six grands entrepôts sont enclavés dans un secteur résidentiel et pourraient être relocalisés dans un secteur d'emplois de l'arrondissement, libérant ainsi de grands espaces à des fins d'habitation.

L'aménagement de l'emprise ferroviaire représente aussi une occasion d'améliorer l'accès au bois des Caryers et au parc Angrignon pour les résidents des quartiers du centre de l'arrondissement; cette perspective devra être prise en compte lors des réflexions relatives à l'avenir de cette portion du territoire.



Balises d'aménagement

- 1 Étudier les scénarios de réaménagement de l'emprise ferroviaire et procéder à sa mise en valeur.
- 2 Préserver l'alignement d'arbres matures présents dans l'emprise.
- 3 Prolonger la trame de rues existantes afin de créer des liens nord-sud.
- 4 Favoriser la relocalisation, ailleurs dans l'arrondissement, des entreprises présentes aux abords de l'emprise.
- 5 Aménager des façades sur la rue Jean-Chevalier en bordure de l'emprise.



10.4.6

Parc régional des Rapides

Orientations générales

- Préserver et mettre en valeur le patrimoine naturel, culturel, bâti et archéologique du parc régional des Rapides
- Préserver et mettre en valeur le parcours riverain
- Améliorer l'accessibilité au parc pour les piétons et les cyclistes
- Développer le potentiel touristique et récréatif du parc régional des Rapides et des parcs riverains

Problématique

Le parc régional des Rapides est un site naturel et historique exceptionnel, en rive des rapides de Lachine. Les rapides, obstacle naturel sur le cours du fleuve Saint-Laurent, constituent un élément historique fondamental du premier établissement européen sur l'île de Montréal. Le parc offre des perspectives visuelles saisissantes sur le fleuve, sur les rapides et sur les trois principales îles du Refuge d'oiseaux migrants.

Laissé en friche durant plusieurs décennies, le site du parc régional des Rapides est accessible à la population depuis 1974, par suite d'aménagements sommaires. Au cours des années 1990, un partenariat entre divers organismes publics a permis de planifier un projet de mise en valeur du site. Les deux premières phases, mises en œuvre en 2000 et 2001, permirent des interventions sur les deux jetées du parc. Les trois phases à venir visent l'aménagement du bassin central, du barrage et finalement du parc riverain.

Le parc régional des Rapides accueille environ 100 000 visiteurs par an, dont de nombreux cyclistes provenant principalement de l'arrondissement de LaSalle et des arrondissements de Lachine, du Sud-Ouest et de Verdun. Le parc fait partie du Réseau bleu de Montréal (voir objectif 11 de la partie I du Plan d'urbanisme), mais son potentiel touristique demeure peu exploité malgré son caractère exceptionnel et sa proximité du Centre. Les infrastructures d'accueil sont presque inexistantes et certaines portions du parc pourraient faire l'objet de travaux de végétalisation. De façon générale, peu de points d'interprétation sont présents le long de la piste cyclable du parcours riverain et la structure commerciale du quartier du Village des Rapides n'est pas assez développée pour permettre l'attraction des usagers du parc. De plus, l'arrondissement constate que le stationnement est problématique lors de la tenue de grands événements.



Balises d'aménagement

- 1 Compléter l'aménagement de l'ensemble du parc régional des Rapides selon le plan de mise en valeur du site.
- 2 Favoriser la reconnaissance du caractère particulier du parc et des rapides de Lachine auprès des organismes concernés au niveau montréalais, national et international.
- 3 Mettre en place un circuit d'interprétation du patrimoine naturel, bâti, archéologique et culturel.
- 4 Protéger la flore et la faune et créer de nouveaux habitats pour la faune.
- 5 Protéger les sites archéologiques.
- 6 Réaménager des points de pêche dans le respect de la ressource.
- 7 Construire un pavillon d'accueil.
- 8 Ajuster le cadre réglementaire en vue de permettre le développement d'une structure commerciale mieux adaptée dans le quartier Village des Rapides.



10.4.7

Quartiers Highlands et Centre

Orientations générales

- Protéger et mettre en valeur les secteurs d'intérêt patrimonial
- Protéger le cadre paysager des premiers faubourgs de LaSalle
- Protéger le caractère public des bâtiments institutionnels (églises, écoles, gares, etc.) qui doivent changer d'usage
- Favoriser l'intensification des activités aux abords de la gare LaSalle
- Regrouper les activités du terminus Monette-Lafleur et de la gare LaSalle



Problématique

Les quartiers Highlands, Centre et Village des Rapides sont les premiers établissements villageois et urbains de l'arrondissement. Le quartier Highlands tire son origine du noyau colonial du fort Rémy et constitue l'ensemble urbain le plus ancien du territoire. Plus au sud, le quartier Centre a vu le jour parallèlement au creusage du canal de l'Aqueduc. Contrairement au secteur du Village des Rapides, ces deux secteurs de valeur historique et patrimoniale exceptionnelle ne sont pas protégés par un Plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) inscrit à la réglementation.

Plusieurs bâtiments institutionnels sont présents dans ces secteurs et, en ce qui a trait à leur conversion éventuelle, l'arrondissement formule le souhait que leur vocation publique soit conservée. En matière de paysage urbain, les quartiers Highlands et Centre sont fortement liés à la présence du fleuve et bénéficient du parc riverain. Afin d'améliorer la qualité de ces environnements uniques, une attention particulière devra être portée aux nuisances visuelles, particulièrement en matière de qualité des interventions sur le bâti, et à la présence des fils électriques aériens.

Les quartiers Highlands et Centre sont localisés à proximité de la gare LaSalle, mais bénéficient peu de sa présence. Cet équipement de transport collectif doit être déplacé afin de permettre un degré plus élevé d'intermodalité avec le terminus Monette-Lafleur. Étant bordé de terrains vacants, le futur site de la gare a le potentiel de devenir le cœur d'un milieu de vie dynamique et diversifié, facilement accessible depuis le Centre de Montréal.

Balises d'aménagement

- 1 Intégrer à la réglementation d'urbanisme des dispositions normatives et des critères architecturaux pour les quartiers Highlands et Centre afin de gérer les interventions sur le bâti.
- 2 Mettre en place des programmes d'aide à la rénovation afin de préserver les caractéristiques patrimoniales propres à ces secteurs.
- 3 Étudier la possibilité de mettre en place un programme d'enfouissement des fils électriques dans le cadre du Programme gouvernemental d'enfouissement des réseaux câblés de distribution.
- 4 Maintenir et favoriser l'entretien du couvert végétal des quartiers Highlands et Centre.
- 5 Favoriser le maintien du caractère public des bâtiments institutionnels au moment d'une conversion éventuelle.
- 6 Favoriser le déplacement de la gare LaSalle vers le nord afin de la lier davantage au secteur de l'avenue Lafleur, et étudier les modalités du développement de ses abords.
- 7 Étudier la possibilité de déplacer le terminus Monette-Lafleur de façon à le jumeler à la nouvelle gare LaSalle.

10.4.8

Rue Airlie

Orientations générales

- Rehausser la qualité de l'aménagement et du cadre bâti tout en maintenant le rôle de la rue comme axe de circulation majeur
- Améliorer l'image de l'arrondissement de LaSalle depuis la rue Airlie et mettre en valeur cette entrée de ville



Problématique

La rue Airlie constitue une porte d'entrée principale dans l'arrondissement et la ville de Montréal à partir de la Rive-Sud. Depuis la route 138, elle traverse la portion est de l'arrondissement et rejoint le boulevard De La Vérendrye aux abords du canal de l'Aqueduc. Sur le territoire de l'arrondissement, la rue Airlie donne accès pont Honoré-Mercier et permet de rejoindre l'autoroute 20 par l'entremise de l'avenue Lafleur, de la rue Clément et de la route 138.

La largeur de l'emprise et un terre-plein central donnent à la rue Airlie la configuration d'un boulevard. Cette caractéristique est très intéressante pour une entrée de ville et recèle un fort potentiel de mise en valeur. Actuellement, divers éléments présents dans l'emprise sont désuets ou inadéquats. L'alignement des arbres du terre-plein est discontinu et aucun arbre n'est présent sur le côté sud de la rue. La majorité des nombreux poteaux électriques sont inclinés et bon nombre d'entre eux se trouvent en bordure immédiate du trottoir. Le mobilier urbain est minimal et l'éclairage est assuré par des lampadaires de type autoroutier.

Les abords de la rue Airlie présentent plusieurs bâtiments implantés en fond de lot, aux gabarits irréguliers, dont l'apparence générale pourrait être améliorée. La plupart des immeubles résidentiels datent des années 1970 et nécessitent des travaux de rénovation. Quelques ensembles résidentiels et bâtiments industriels encadrent la rue de façon intéressante et pourraient devenir des fronts bâtis structurants pour le secteur.

Balises d'aménagement

- 1 Mettre en œuvre un programme de réaménagement de la rue Airlie.
- 2 Végétaliser le terre-plein et les abords de l'emprise.
- 3 Étudier la possibilité de mettre en place un programme d'enfouissement des fils électriques ou favoriser leur déplacement en arrière-lot.
- 4 Favoriser la construction, sur les lots vacants, d'immeubles résidentiels de gabarit comparable à ceux actuellement présents.
- 5 Mettre en place un programme d'aide à la rénovation des immeubles résidentiels.
- 6 Ajuster le cadre réglementaire de l'arrondissement en vue de :
 - favoriser l'implantation de bâtiments marquants aux carrefours;
 - minimiser l'impact visuel des aires de stationnement.
- 7 Intégrer à la réglementation des règles et des normes visant à améliorer la qualité architecturale des abords de la rue Airlie, particulièrement pour les bâtiments industriels.

10.4.9

Rue Saint-Patrick

Orientations générales

- Rehausser la qualité de l'aménagement et du cadre bâti
- Améliorer l'image de l'arrondissement de LaSalle depuis la rue Saint-Patrick et mettre en valeur le parcours riverain
- Tirer parti de la présence du canal de Lachine, des vues sur le mont Royal et des conditions topographiques particulières des abords de la rue Saint-Patrick dans l'évaluation des projets de développement

Problématique

L'ensemble des bâtiments ayant front sur la rue Saint-Patrick forment la façade principale de l'arrondissement depuis la rue Notre-Dame, l'autoroute 20 et le parc linéaire du canal de Lachine. Cette localisation appréciable est entachée par de grandes aires d'entreposage et de stationnement, et le gabarit des bâtiments actuels ne parvient pas à encadrer de façon adéquate la rue Saint-Patrick.

Depuis plus de vingt-cinq ans, l'ensemble du canal de Lachine, du Vieux-Port jusqu'au parc René-Lévesque, fait l'objet de divers programmes de revitalisation et valorisation. Sur le territoire des arrondissements voisins, plusieurs structures industrielles et bâtiments situés à proximité du canal ont été sauvegardés et valorisés avec succès. À LaSalle, la rue Saint-Patrick fait front au canal de Lachine et à sa piste cyclable, mais les bâtiments profitent peu du potentiel de mise en valeur associé à cet important cours d'eau intérieur.



Balises d'aménagement

- 1 Réaménager l'emprise de la rue Saint-Patrick et mettre en valeur le parcours riverain du canal de Lachine.
- 2 Favoriser la végétalisation des abords de la rue Saint-Patrick.
- 3 Ajuster le cadre réglementaire en vue d'assurer un meilleur encadrement de la rue Saint-Patrick en favorisant l'implantation des bâtiments industriels et des espaces de bureaux près de l'emprise publique, et réaliser des ouvertures visuelles maximales sur le canal de Lachine, le Centre de Montréal et le mont Royal.
- 4 Intégrer à la réglementation des règles et des normes visant à améliorer la qualité architecturale des abords de la rue Saint-Patrick.
- 5 Étudier la possibilité d'enfouir les fils électriques le long de la rue Saint-Patrick et mettre en place un mobilier urbain distinctif.



10.5

Les paramètres réglementaires applicables à l'arrondissement

Les paramètres et les orientations du Plan d'urbanisme qui ont une portée réglementaire se traduisent dans la réglementation d'urbanisme de l'arrondissement. Le zonage est le principal instrument réglementaire de mise en œuvre du Plan d'urbanisme. Il détermine la vocation des différentes zones du territoire afin d'y contrôler l'usage des terrains et des bâtiments ainsi que l'implantation, la forme et l'apparence des constructions.

L'affectation du sol

Déoulant des orientations du Plan, l'extrait de la carte de l'affectation du sol applicable à l'arrondissement de LaSalle exprime la vocation souhaitée dans les secteurs à construire ou à transformer et confirme celle des secteurs établis. Selon le concept retenu, les catégories d'affectation traduisent la nature générale des milieux, s'éloignant ainsi d'une forme d'affectation dont le caractère trop normatif conduirait à un découpage inutilement fin du territoire. Inclusives, ces catégories favorisent la mixité et regroupent une variété d'activités pouvant avoir cours au sein d'une même aire d'affectation, moyennant des règles de complémentarité ou de compatibilité que précise la réglementation d'urbanisme de l'arrondissement. Cette approche, plus argumentaire que réglementaire, permet une gestion souple du développement urbain et simplifie les procédures administratives. Dans cet esprit, le recours à la procédure de modification du Plan d'urbanisme s'applique aux changements ayant une portée significative sur le devenir de la ville.

Le tableau de la page suivante présente et définit les neuf catégories d'affectation du sol. Les quatre premières sont de nature inclusive et correspondent à des milieux urbains distincts. Les cinq autres, essentiellement à caractère exclusif, touchent des aires réservées à des activités particulières.

La densité de construction

Les paramètres de densité de construction permettent d'encadrer la production architecturale et de déterminer l'échelle de la forme urbaine de même que l'intensité des activités sur les différentes portions du territoire. Pour les secteurs à construire ou à transformer, les paramètres énoncés traduisent les intentions du Plan quant au caractère souhaité pour le territoire alors que dans les secteurs établis, ces paramètres correspondent au caractère général du bâti existant dont le Plan vise la pérennité.

L'extrait de la carte de la densité de construction applicable à l'arrondissement de LaSalle exprime la densité de construction selon une échelle de couleurs intégrant les différents paramètres de densité. Un descriptif énonce les paramètres s'appliquant à chaque secteur. Précisés, le cas échéant, par des annotations, ces paramètres décrivent le caractère général actuel ou souhaité d'un secteur en fonction de l'un ou l'autre ou de l'ensemble des éléments suivants :

- le nombre d'étages hors-sol (excluant les mezzanines);
- le mode d'implantation : isolée, jumelée, contiguë;
- le taux d'implantation au sol des bâtiments;
- le coefficient d'occupation du sol, notamment dans les secteurs à transformer ou à construire.

Les parcs et les espaces verts

Le Plan souhaite assurer la protection et la mise en valeur des parcs et des espaces verts illustrés à l'extrait de la carte du même nom, applicable à l'arrondissement de LaSalle.

Le patrimoine bâti

Conformément à l'objectif 15 de la partie I du Plan d'urbanisme, l'ensemble des bâtiments identifiés à la liste des bâtiments d'intérêt patrimonial et architectural hors secteurs de valeur exceptionnelle, ainsi que l'ensemble des bâtiments situés dans les secteurs de valeur exceptionnelle ou dans les grandes propriétés à caractère institutionnel, doivent faire l'objet d'un contrôle serré quant aux travaux de construction, de rénovation et de démolition, par les outils réglementaires appropriés, notamment les règlements sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA).

tableau
Catégories
d'affectation du sol



Catégories d'affectation du sol

CATÉGORIE ET DESCRIPTION	COMPOSANTES	NOTES
SECTEUR RÉSIDENTIEL Aire à vocation principalement résidentielle comportant aussi des portions mixtes, notamment des rues de commerces et d'habitation.	■ Habitation ■ Commerce ■ Équipement collectif ou institutionnel ■ Équipement et construction requis pour la mise en service du réservoir d'eau potable souterrain existant dans le parc local Étienne-Desmarteau	La réglementation assure le découpage en zones distinctes des secteurs essentiellement résidentiels, des secteurs à caractère commercial et des ensembles occupés par des équipements collectifs ou institutionnels. Elle détermine les catégories d'usages selon la nature des milieux et le caractère de l'arrondissement. Elle assure, par les modes de gestion des usages, l'insertion harmonieuse des activités non résidentielles : les types d'usages autorisés de plein droit, les usages conditionnels, les limites de superficie, l'obligation de continuité commerciale, le contingentement de certains usages, etc.
SECTEUR MIXTE Aire diversifiée 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.	■ Habitation ■ Commerce ■ Bureau ■ Équipement collectif ou institutionnel ■ Dans le respect de la cohérence des milieux et en assurant une saine cohabitation des usages, la réglementation reconnaît ponctuellement certaines occupations à caractère industriel présentes lors de l'adoption du Schéma d'aménagement le 29 janvier 2015	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.
SECTEUR D'ACTIVITÉS DIVERSIFIÉES Aire à dominante économique qui peut accueillir, sous certaines conditions, l'intégration d'un usage résidentiel à proximité du réseau de transport collectif.	■ Commerce ■ Bureau ■ Industrie légère ■ Équipement collectif ou institutionnel ■ Habitation, si compatible avec les usages, l'intensité des nuisances et des risques et la nature du cadre bâti	Afin de permettre un usage résidentiel dans une zone, une étude de sa compatibilité doit être effectuée en regard des autres usages, de l'intensité des nuisances et des risques et de la nature du cadre bâti.
SECTEUR D'EMPLOIS Aire 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.	■ Industrie ■ Bureau ■ Commerce ■ Équipement collectif ou institutionnel	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.

(suite)

Catégories

d'affectation du sol

CATÉGORIE ET DESCRIPTION

AGRICOLE

Aire réservée à l'agriculture et aux activités agricoles au sens de la LPTAA, qui comprend la culture du sol et des végétaux, l'horticulture, l'acériculture ainsi que l'élevage.

COMPOSANTES

- Agriculture et activité agricole
- Habitation unifamiliale conforme aux droits et privilèges précisés dans la LPTAA
- Commerce et industrie légère complémentaires à l'exploitation agricole, en vertu de la LPTAA
- Installation, équipement ou aménagement de récréation extensive, complémentaires à l'exploitation agricole
- Installation de recherche, d'éducation, de prélèvement scientifique ou d'interprétation qui est reliée à la nature

NOTES

CONSERVATION

Aire réservée à la protection, au rehaussement et à la mise en valeur de la biodiversité ainsi que du patrimoine naturel et paysager, située à l'intérieur du périmètre d'urbanisation ou en zone agricole permanente.

- Installation de recherche, d'éducation, de prélèvement scientifique ou d'interprétation reliée à la nature
- Installation, équipement ou aménagement de récréation extensive
- Aménagement des milieux naturels visant la gestion écologique et l'amélioration de la biodiversité

En zone agricole permanente sont permises les activités agricoles au sens de la LPTAA.

Dans les habitats floristiques désignés en vertu de la *Loi sur les espèces menacées ou vulnérables* ainsi que dans les réserves naturelles établies en vertu de la *Loi sur la conservation du patrimoine naturel*, les usages et activités devront être restreints à ceux autorisés par ces lois.

(suite)

Catégories

d'affectation du sol

CATÉGORIE ET DESCRIPTION	COMPOSANTES	NOTES
GRAND ÉQUIPEMENT INSTITUTIONNEL Aire comportant des constructions et des terrains réservés à des activités institutionnelles qui jouent un important rôle de service dans la communauté montréalaise.	■ Grand équipement institutionnel (enseignement, soins de santé, sport et culture) ■ Équipement collectif ou institutionnel ■ Commerce et habitation complémentaires ■ Commerce situé au rez-de chaussée en bordure d'une rue du Centre identifiée à la carte 2.1.2 où la continuité commerciale est exigée, ou situés à même le réseau piéton souterrain, à la condition que de tels commerces soient autorisés par un règlement adopté en vertu de l'article 89 de la Charte de la Ville de Montréal ou par une résolution de projet particulier de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble	
COUVENT, MONASTÈRE OU LIEU DE CULTE Aire comportant des constructions et des terrains réservés à des établissements conventuels ou à des lieux de culte.	■ Immeuble voué aux activités des communautés religieuses comportant des lieux de résidence ■ Lieu de culte ■ Équipement collectif ou institutionnel ■ Commerce et habitation complémentaires	Même s'ils ne sont pas identifiés par une aire d'affectation à la carte 3.1.1, sont visés par cette catégorie d'affectation les lieux de culte compris dans les listes de bâtiments d'intérêt patrimonial et architectural de la Partie II. Dans l'arrondissement de Ville-Marie, cette affectation permet les commerces uniquement dans un local occupé à cette fin avant l'entrée en vigueur du Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal, en novembre 2004, à la condition que de tels commerces soient autorisés par un règlement adopté en vertu de l'article 89 de la Charte de la Ville de Montréal ou par une résolution de projet particulier de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble.

(suite)

Catégories d'affectation du sol

CATÉGORIE ET DESCRIPTION	COMPOSANTES	NOTES
GRAND ESPACE VERT OU PARC RIVERAIN Aire réservée aux espaces verts ou naturels d'envergure montréalaise ou situés en rive ainsi qu'aux grands cimetières.	■ Grand parc ■ Parc local ■ Parc-nature ■ Lieu public ■ Réserve naturelle ■ Berge et île publiques ■ Golf ■ Équipement collectif ou institutionnel ■ Commerce ou bureau complémentaires aux installations de récréation ■ Équipement collectif Casino, commerces et installations complémentaires	La réglementation n'autorise l'équipement collectif Casino, commerces et installations complémentaires que sur les lots 2 988 178, 2 988 179 et 2 988 180 du cadastre du Québec et prévoit cet usage sans limite de superficie de plancher.
GRANDE EMPRISE OU GRANDE INFRASTRUCTURE PUBLIQUE Aire vouée aux activités de transport et aux équipements à l'usage des services publics pouvant générer des nuisances importantes pour le voisinage.	■ Infrastructure portuaire, ferroviaire ou aéroportuaire ■ Équipement ou infrastructure d'assainissement et de traitement des eaux ■ Équipement majeur de collecte, de tri, de valorisation et d'élimination de matières résiduelles ■ Équipement majeur d'entreposage et d'élimination des neiges usées	

NOTES GÉNÉRALES :

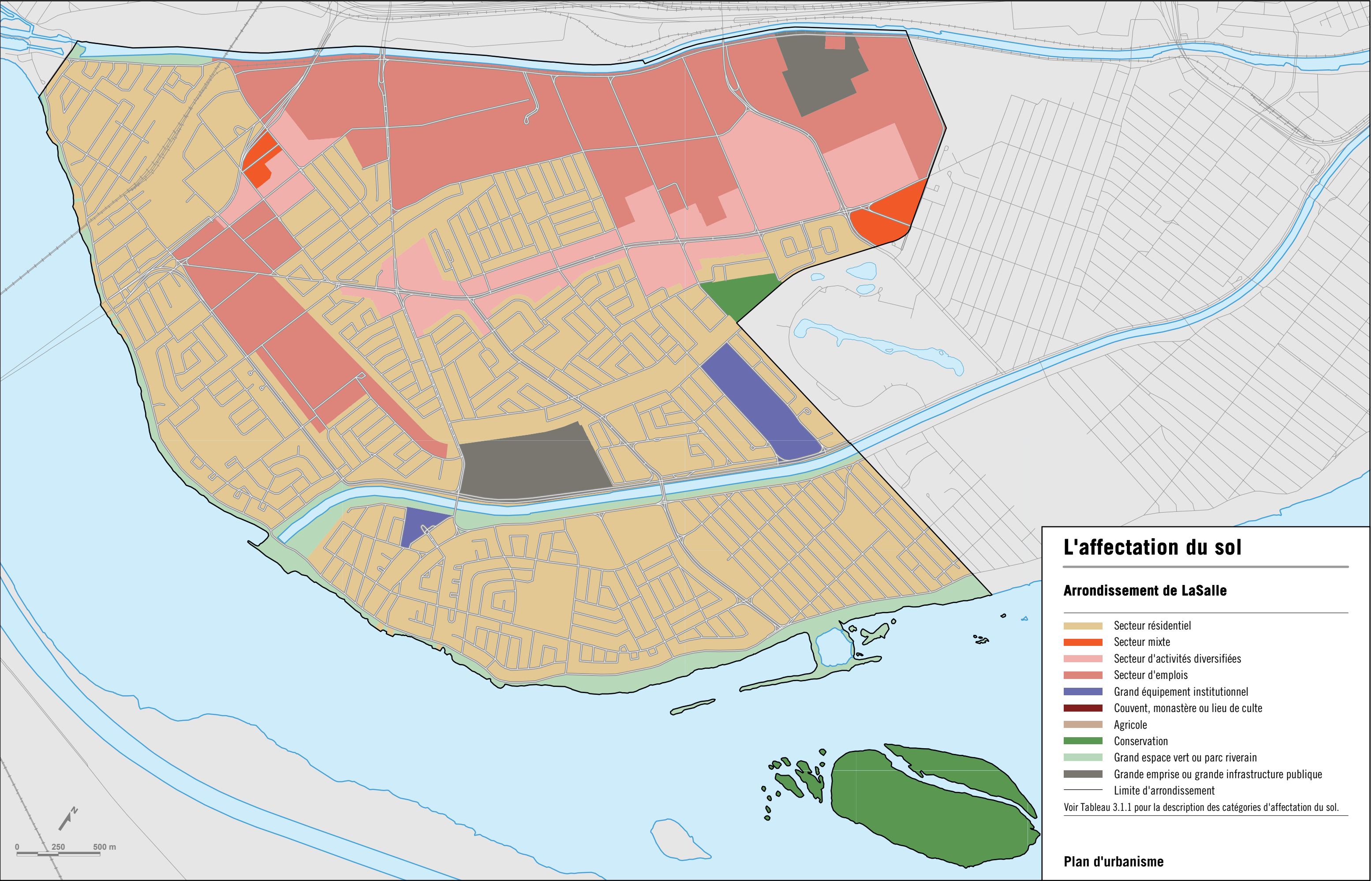
La partie II du Plan inclut une carte par arrondissement qui identifie les parcs locaux dont la vocation est confirmée par le Plan d'urbanisme. La conversion d'un parc ou d'une de ses parties, à des fins autres que d'usage complémentaire ou d'équipement collectif d'envergure locale, requiert une modification du Plan d'urbanisme.

Malgré le premier alinéa, dans le parc local Étienne-Desmarteau, les équipements et constructions requis pour la mise en service du réservoir d'eau potable souterrain existant sont autorisés.

Les parcs, les cimetières, les espaces de conservation, les installations essentielles au fonctionnement du métro, les infrastructures publiques autres que celles comprises dans l'affectation du sol « Grande emprise ou grande infrastructure publique » sont autorisées dans toutes les catégories d'affectation du sol.

Malgré l'alinéa qui précède, les cimetières ne sont pas autorisés dans l'affectation « Agricole ». De même, les gares de triage et les cours de voirie ne sont pas autorisées dans la zone agricole permanente telle qu'illustrée à la carte 2.5.1 intitulée « Les parcs et les espaces verts ».

La délimitation des aires d'affectation du sol doit être interprétée en fonction des emprises de rues et de ruelles ainsi que des limites cadastrales existant au 1^{er} avril 2015.



Paramètres de densité



Arrondissement de LaSalle

Secteurs établis

Orientation

Maintenir le caractère des secteurs

La réglementation de zonage visera à maintenir le type de bâti existant, présentant les caractéristiques suivantes :

Secteur 10-01 :

- bâti de un à six étages hors-sol;
- implantation isolée;
- taux d'implantation au sol faible ou moyen.

Secteur 10-02 :

- bâti de un à trois étages hors-sol;
- taux d'implantation au sol faible ou moyen.

Secteur 10-03 :

- bâti de deux à quatre étages hors-sol;
- taux d'implantation au sol faible ou moyen.

Secteur 10-04 :

- bâti de un à huit étages hors-sol;
- taux d'implantation au sol faible ou moyen.

Secteur 10-05 :

- bâti de trois à six étages hors-sol;
- taux d'implantation au sol faible ou moyen.

Secteur 10-06 :

- bâti de un à douze étages hors-sol;
- taux d'implantation au sol faible ou moyen.

Secteur 10-07 :

- bâti de un à cinq étages hors-sol;
- taux d'implantation au sol faible ou moyen.

Secteur 10-08 :

- bâti de un ou deux étages hors-sol;
- taux d'implantation au sol faible ou moyen.

Secteur 10-09 :

- bâti de un à six étages hors-sol;
- implantation isolée ou jumelée;
- taux d'implantation au sol faible ou moyen.

Secteur 10-10 :

- bâti de un à quatre étages hors-sol;
- implantation isolée ou jumelée;
- taux d'implantation au sol faible ou moyen.

Secteur 10-11 :

- bâti de un à trois étages hors-sol;
- implantation isolée;
- taux d'implantation au sol faible ou moyen.

Secteur 10-12 :

- bâti de deux à six étages hors-sol;
- implantation isolée, jumelée ou contiguë;
- taux d'implantation au sol faible ou moyen.

Secteur 10-13 :

- bâti de un à six étages hors-sol;
- implantation isolée ou jumelée;
- taux d'implantation au sol faible ou moyen.

Secteur 10-14 :

- bâti de un à cinq étages hors-sol;
- implantation isolée;
- taux d'implantation au sol faible ou moyen.

Secteur 10-15 :

- bâti de un à six étages hors-sol;
- implantation isolée, jumelée ou contiguë;
- taux d'implantation au sol faible ou moyen;
- C.O.S. minimal : 0,3;
- C.O.S. maximal : 3,0.

La réglementation de zonage pourra reconnaître le bâti existant ainsi que les projets immobiliers dûment autorisés au moment de l'adoption du Plan d'urbanisme qui ne se conforment pas aux paramètres énoncés ci-dessus.

Arrondissement de LaSalle

Secteurs à transformer ou à construire

Orientation

Renouveler le caractère des secteurs

La réglementation de zonage permettra un nouveau type de bâti présentant les caractéristiques suivantes :

Secteur 10-T1 :

- bâti de deux à huit étages hors-sol;
- taux d'implantation au sol moyen ou élevé;
- C.O.S. minimal : 0,3;
- C.O.S. maximal : 4,5.

Secteur 10-T2 :

- bâti de un à trois étages hors-sol;
- taux d'implantation au sol moyen;
- C.O.S. minimal : 0,5;
- C.O.S. maximal : 2,0.

Secteur 10-T3 :

- bâti de deux à six étages hors-sol;
- taux d'implantation au sol moyen;
- C.O.S. minimal : 0,5;
- C.O.S. maximal : 3,0.

Secteur 10-T4 :

- bâti de trois à seize étages hors-sol;
- taux d'implantation au sol moyen ou élevé;
- C.O.S. minimal : 0,5;
- C.O.S. maximal : 4,5.

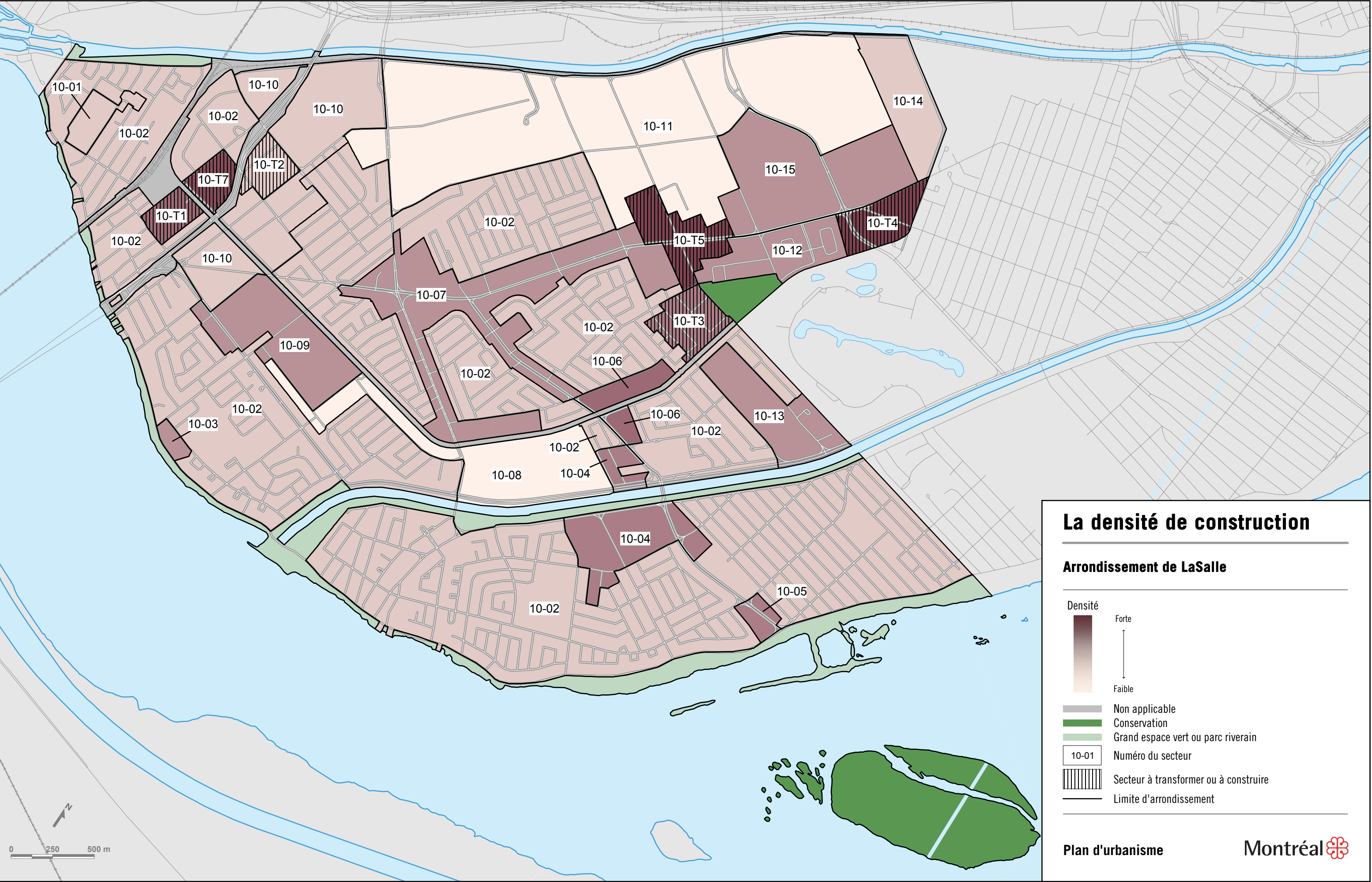
Secteur 10-T5 :

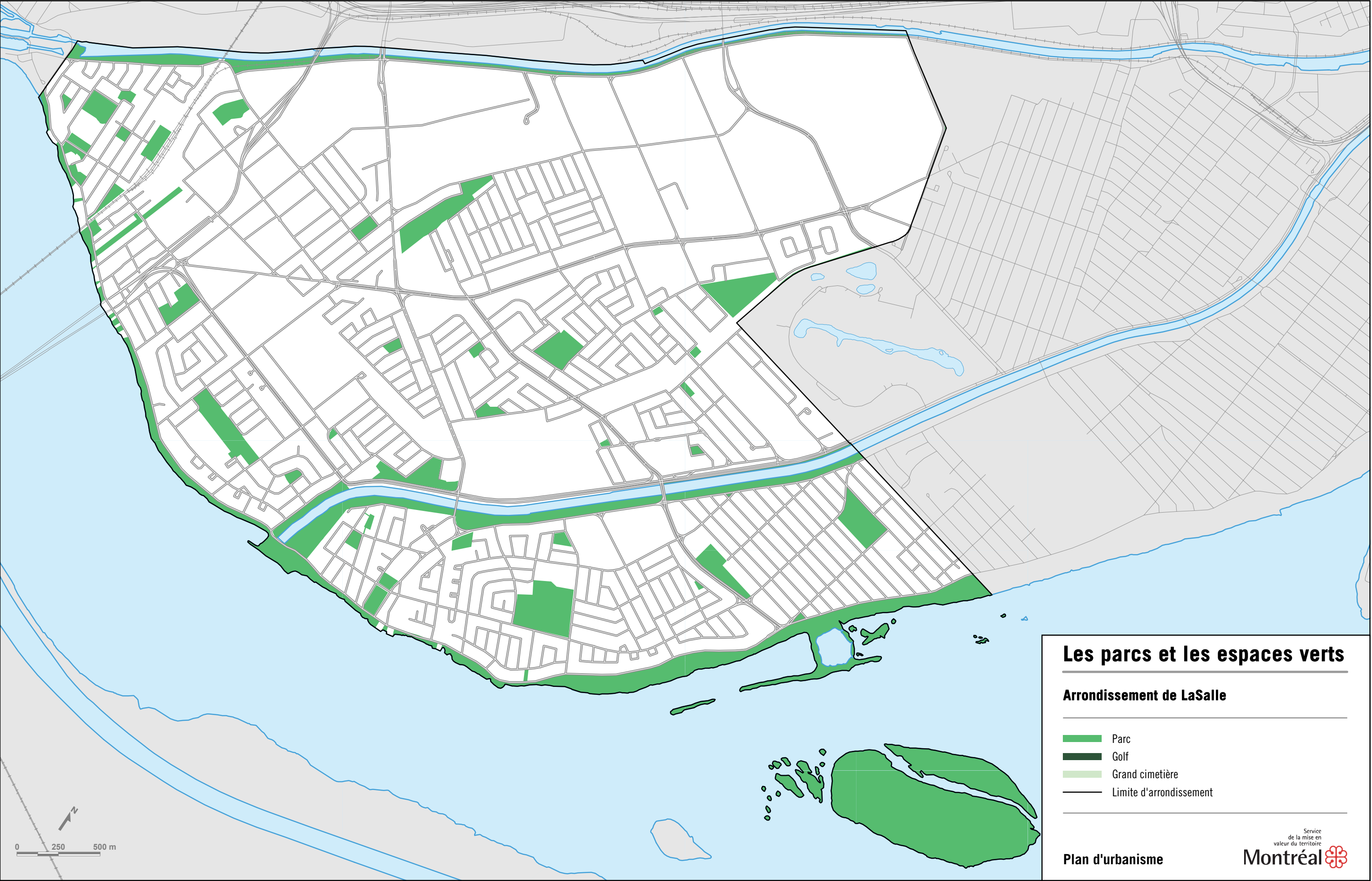
- bâti de trois à seize étages hors-sol;
- taux d'implantation au sol moyen ou élevé;
- C.O.S. minimal : 0,3;
- C.O.S. maximal : 4,5.

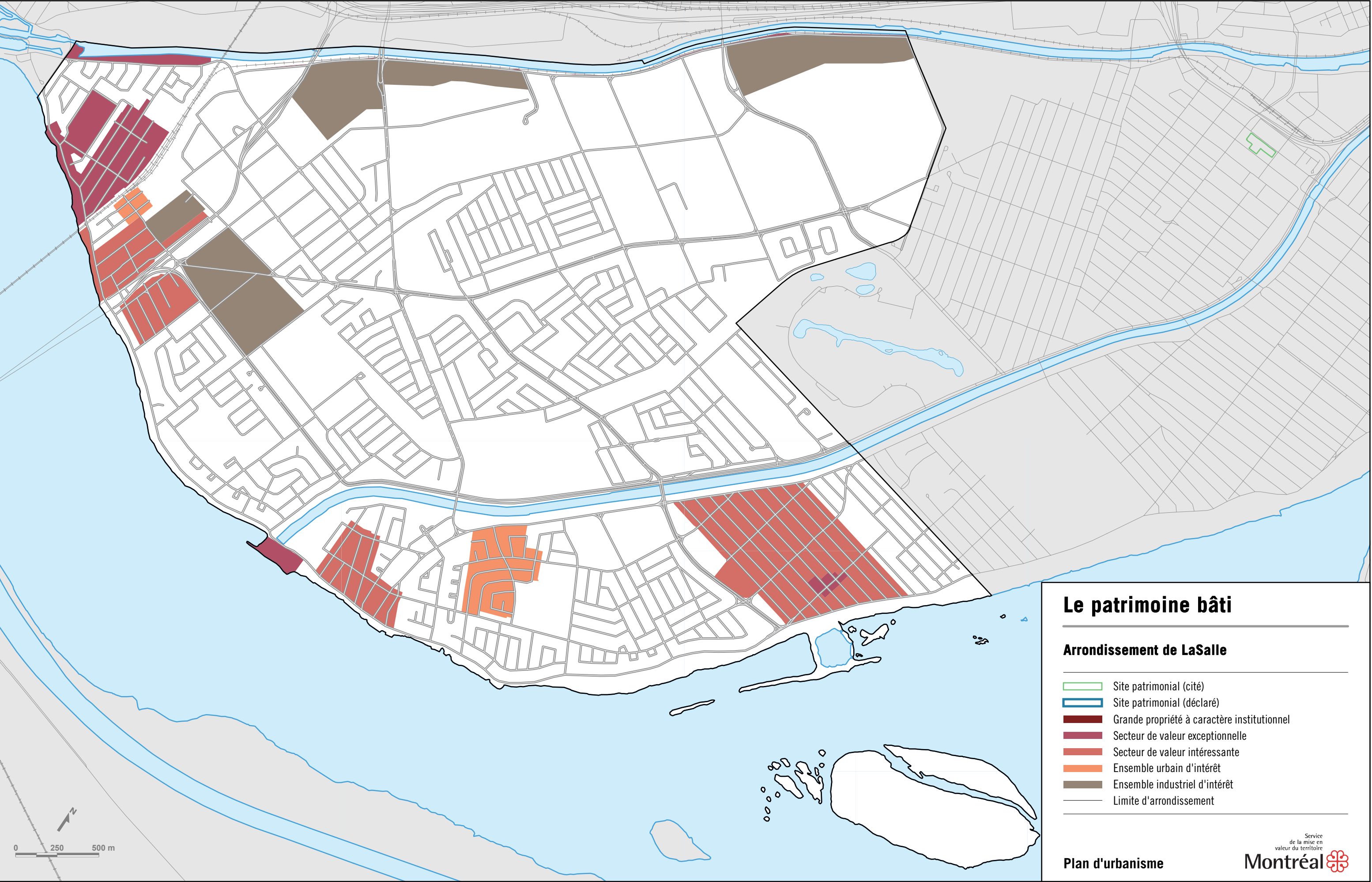
Secteur 10-T7 :

- bâti de trois à douze étages hors-sol;
- taux d'implantation au sol moyen ou élevé;
- C.O.S. minimal : 0,3;
- C.O.S. maximal : 4,5.

La réglementation de zonage pourra reconnaître le bâti existant ainsi que les projets immobiliers dûment autorisés au moment de l'adoption du Plan d'urbanisme qui ne se conforment pas aux paramètres énoncés ci-dessus.







Le patrimoine bâti

Arrondissement de LaSalle

- Site patrimonial (cité)
- Site patrimonial (déclaré)
- Grande propriété à caractère institutionnel
- Secteur de valeur exceptionnelle
- Secteur de valeur intéressante
- Ensemble urbain d'intérêt
- Ensemble industriel d'intérêt
- Limite d'arrondissement

Plan d'urbanisme

Bâtiments d'intérêt patrimonial et architectural hors secteurs de valeur exceptionnelle Arrondissement de LaSalle

La liste suivante identifie les bâtiments d'intérêt patrimonial et architectural situés à l'extérieur des secteurs de valeur exceptionnelle et des grandes propriétés à caractère institutionnel de l'arrondissement (voir carte précédente).

La liste identifie également l'ensemble des lieux de culte d'intérêt patrimonial de l'arrondissement. Tel qu'indiqué au tableau de la page 38, ces lieux de culte sont couverts par la catégorie d'affectation du sol « Couvent, monastère et lieu de culte ».

Conformément à l'objectif 15, les bâtiments identifiés dans la liste suivante et l'ensemble de ceux situés dans les secteurs de valeur exceptionnelle ou dans les grandes propriétés à caractère institutionnel doivent faire l'objet d'un contrôle serré, quant aux travaux de construction, de rénovation et de démolition, par les outils réglementaires appropriés, notamment les règlements sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA).

Les lieux de culte

- 63, 4e avenue
(Congrégation des Frères du Sacré-Cœur)
- 111, avenue Bélanger
(Église Saint-Nazaire)
- 7611, rue Centrale
(Grace Church of LaSalle)
- 8811, rue Centrale
(Église Saint-Télesphore)
- 9370, rue Clément
(Église Sainte-Catherine-Labouré)
- 7671, rue Édouard
(Église Notre-Dame-du-Sacré-Cœur)
- 7577-7777, rue George
(Église Saint John Brebeuf)

Les édifices scolaires

- 9199, rue Centrale
(École Cavellier-de-LaSalle)

Les habitations

- 54-58, 2^e Avenue
- 104-108, 2^e Avenue
- 30, 3^e Avenue
- 15-17, 4^e Avenue
- 28, 7^e Avenue
- 73-75, 7^e Avenue
- 33-35, avenue Alepin
- 18, avenue Du Trésor-Caché
- 7525, boulevard LaSalle
(Maison Penniston)
- 7667, boulevard LaSalle
- 7710, boulevard LaSalle
- 8585, boulevard LaSalle
- 8590, boulevard LaSalle
- 8715, boulevard LaSalle
- 8805, boulevard LaSalle
- 9601-9603, boulevard LaSalle
(Maison DeLorimier-Bélanger)
- 7585-7587, rue Centrale

Les édifices industriels

- 225, boulevard Lafleur
(Seagram)
- 31, rue Airlie
(Fleishman Standard Brand Nabisco)

10.6

L'identification des PPU en vigueur

Le Plan d'urbanisme reporte la validité du Programme particulier d'urbanisme suivant :

Centre-ville

Le règlement numéro 2118-15 du Plan d'urbanisme de la municipalité de LaSalle, entré en vigueur le 14 décembre 2000, est reconduit par suite de l'adoption du présent document. La partie du territoire désignée comme le « centre-ville » est délimitée au nord par le boulevard Newman, à l'est par la limite est des lots ayant front sur le boulevard Shevchenko et le boulevard Bishop-Power, au sud par le fleuve Saint-Laurent et à l'ouest par la limite ouest des lots ayant front sur le boulevard Shevchenko et le boulevard Bishop-Power.

En mars 2000, la Corporation de développement économique de LaSalle (CDEL) a commandé une proposition de revitalisation urbaine du boulevard Shevchenko. Cette étude recommandait la reconfiguration de l'emprise publique du boulevard, l'adoption d'un programme particulier d'urbanisme (PPU) et l'intégration à la réglementation d'un Plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA). L'arrondissement de LaSalle et ses partenaires souhaitent poursuivre les efforts entrepris en vue de la revitalisation de cette importante artère afin d'améliorer le cadre de vie de tous les Lasallois.

Le programme particulier d'urbanisme (PPU) Centre-ville est disponible à l'adresse Internet suivante : <http://www.ville.montreal.qc.ca/plan-urbanisme>.

10.6

Le plan d'action

Orientations	Objectifs	Actions	Priorité			Ordre de Priorité des SPD locaux
			1	2	3	
Orientation 1 La cohésion d'ensemble du territoire lasallois.	Objectif 1 Établir des liens entre les secteurs de l'arrondissement.	1.1 Réaliser une planification détaillée de portée locale du secteur Emprise ferroviaire.	–	–	–	7
		1.2 Prévoir des liens piétons, cyclables et routiers plus nombreux entre la partie nord et la partie sud de l'arrondissement.	X			
		1.3 Améliorer l'accessibilité physique et visuelle au parc régional des Rapides et au fleuve Saint-Laurent.	X			
		1.4 Étudier la faisabilité d'implanter un nouveau pont traversant le canal de l'Aqueduc dans l'axe de la rue Lapierre.		X		
Orientation 2 La qualité de l'environnement bâti et naturel.	Objectif 2 Améliorer l'image des grandes artères et des entrées de ville.	2.1 Poursuivre les efforts de mise en valeur des abords des grands axes routiers de LaSalle et établir les lignes directrices en ce qui a trait à l'aménagement de leurs abords en cohérence avec les objectifs 13 et 14 de la partie I du Plan d'urbanisme.		X		1, 4, 2, 9
		2.2 Réaliser les planifications détaillées de portée locale des secteurs Avenue Lafleur, Boulevard Newman, Rue Airlie et Rue Saint-Patrick.	–	–	–	
	Objectif 3 Embellir les abords des canaux.	3.1 Élaborer des normes particulières pour les bâtiments le long du canal de Lachine et du canal de l'Aqueduc.			X	6, 9
		3.2 Réaliser les planifications détaillées de portée locale des secteurs Canal de l'Aqueduc et Rue Saint-Patrick.	–	–	–	
	Objectif 4 Sauvegarder et revaloriser les bâtiments et ensembles patrimoniaux.	4.1 Élaborer les modalités d'encadrement des interventions sur les bâtiments et ensembles patrimoniaux identifiés à la liste et à l'extrait de la carte du patrimoine bâti.		X		5
		4.2 Réaliser une planification détaillée de portée locale du secteur Quartiers Highlands et Centre.	–	–	–	

Orientations	Objectifs	Actions	Priorité			Ordre de Priorité des SPD locaux
			1	2	3	
Orientation 2 La qualité de l'environnement bâti et naturel.	Objectif 5 Améliorer les rues résidentielles, protéger les espaces verts existants et développer le réseau cyclable intra-arrondissement.	5.1 Étudier la pertinence de réduire la largeur des rues lors de leur réfection;	X			
		5.2 Créer un programme de plantation d'arbres dans les emprises publiques et les cours avant.	X			
		5.3 Adopter un règlement sur l'enfouissement des fils électriques.	X			
		5.4 Étudier la possibilité d'enfouir les fils électriques dans les secteurs patrimoniaux et dans certains secteurs de planification détaillée, dans le cadre du Programme gouvernemental d'enfouissement des réseaux câblés de distribution.	X			
		5.5 Élaborer un plan directeur des parcs, des espaces verts et du réseau cyclable de l'arrondissement.			X	
		5.6 Conserver et améliorer les parcs existants identifiés à l'extrait de la carte Les parcs et les espaces verts.	X			
		5.7 Élaborer un programme d'acquisition des immeubles en bordure du fleuve Saint-Laurent.		X		
		5.8 Assurer une intégration harmonieuse des projets de construction et de transformation des bâtiments au cadre bâti du boulevard LaSalle, notamment par l'adoption de normes et de critères architecturaux.	X			
Orientation 3 La qualité des milieux de vie et l'offre de services à la population.	Objectif 6 Diversifier l'offre d'habitations neuves.	6.1 Réaliser une planification détaillée de portée locale du secteur Bois des Caryers.	–	–	–	8
		6.2 Diversifier l'offre de logements en favorisant les projets d'habitations répondant aux besoins de clientèles résidentielles diversifiées.		X		
	Objectif 7 Améliorer la qualité du stock locatif existant.	7.1 Permettre, à la suite d'une analyse adéquate, la transformation ou l'agrandissement de bâtiments résidentiels existants en s'assurant de leur intégration au milieu environnant.	X			
		7.2 Élaborer un guide d'application du nouveau code du logement.		X		
		7.3 Mettre en œuvre la Stratégie de revitalisation urbaine intégrée pour les secteurs à revitaliser identifiés à l'objectif 1 de la partie I du Plan d'urbanisme.	X			
	Objectif 8 Planifier l'offre d'équipements collectifs nécessaires à la population.	8.1 Élaborer une politique familiale.	X			3
		8.2 Étudier la possibilité d'implanter un centre multifonctionnel de loisirs accessible par transport collectif.			X	
		8.3 Réaliser la planification détaillée de portée locale du secteur Parc régional des Rapides.	–	–	–	

Orientations	Objectifs	Actions	Priorité			Ordre de Priorité des SPD locaux
			1	2	3	
Orientation 4 L'accessibilité et la desserte en transport collectif.	Objectif 9 Améliorer la desserte en transport collectif dans l'arrondissement et favoriser l'intermodalité entre l'autobus, le métro et le train de banlieue.	9.1 Renforcer le corridor de transport collectif sur le boulevard Newman.	X			
		9.2 Étudier la possibilité d'implanter un nouveau corridor de transport collectif entre la station de métro Angrignon et la partie ouest de l'arrondissement et préciser le mode de transport ainsi que le tracé appropriés.		X		
		9.3 Réaménager la gare LaSalle après son déplacement à proximité du stationnement incitatif.	X			
		9.4 Développer à des fins résidentielles les terrains à proximité de la gare LaSalle.		X		
		9.5 Étudier la possibilité de mettre en place un lien entre le territoire de l'arrondissement de LaSalle et les corridors de transport collectifs proposés ou potentiels.		X		
	Objectif 10 Améliorer les accès au territoire depuis le réseau routier.	10.1 Permettre l'accès à la route 138 nord à partir de la rue Airlie.	X			
		10.2 Revoir la configuration du viaduc Angrignon dans le cadre de la réflexion sur l'échangeur Turcot.	X			
		10.3 Étudier et mettre en œuvre une stratégie d'amélioration de la fluidité de la circulation dans le secteur de l'avenue Lafleur et de la rue Clément, dans le cadre de la planification détaillée de portée locale du secteur Avenue Lafleur.		X		
		10.4 Revoir l'accès à la route 138 depuis la rue Clément.		X		
Orientation 5 L'équilibre entre le développement des secteurs d'emplois et le développement résidentiel.	Objectif 11 Maintenir une diversité d'emplois dans l'arrondissement.	11.1 Inciter l'implantation de PME dans les bâtiments industriels désaffectés et sur les terrains industriels à mettre en valeur.		X		
		11.2 Favoriser l'implantation de nouveaux espaces industriels locatifs ou en copropriété sur le territoire lasallois.		X		
	Objectif 12 Atténuer les nuisances générées par les secteurs industriels.	12.1 Créer un programme de relocalisation, au sein de l'arrondissement, des entreprises actuellement localisées dans des secteurs résidentiels.		X		
	Objectif 13 Consolider le développement récréotouristique en relation avec le parc riverain.	13.1 Favoriser une mise en valeur du parc régional des Rapides et améliorer les liens entre la piste cyclable du Lieu historique national du canal de Lachine et l'arrondissement.		X		
		13.2 Développer un pôle institutionnel en lien avec l'usine de production d'eau potable Charles J. Desbaillets et le Cégep André-Laurendeau.	X			

