Plan d'urbanisme de Montréal

PARTIE II : CHAPITRE 22

Arrondissement de Saint-Laurent





JUIN 2005 (dernière mise à jour: Septembre 2020)

Montréal

Ville de Montréal
Arrondissement
de Saint-Laurent

Table des matières

22.1 Introduction 1

22.2 Le rappel du parti d'aménagement et des orientations pan-montréalaises 3

22.3 Les enjeux locaux d'aménagement 7

22.3.1 Assurer la qualité de vie des résidents dans une perspective de développement durable 7
22.3.2 Consolider les secteurs d'emplois de Saint-Laurent 17

22.4 La planification détaillée de portée locale 25

22.4.1 Boulevard Marcel-Laurin 28
22.4.2 Boulevard De La Côte-Vertu 30
22.4.3 Échangeur Décarie 32
22.4.4 Secteur des portes d'entrée de l'arrondissement 34
22.4.5 Centre d'affaires et de commerce 37
22.4.5.1 Centre d'affaires et de commerce 38
22.4.5.2 Boulevard Cavendish 40
22.4.6 Boulevard Décarie 42
22.4.7 Campus des collèges Saint-Laurent et Vanier 44
22.4.8 Boulevard Thimens et rue Lucien-Thimens 46

22.5 Les programmes particuliers d'urbanisme 48

22.5.1 Le programme particulier d'urbanisme du Technoparc Saint-Laurent 48

22.6 Les paramètres réglementaires applicables à l'arrondissement 52

22.1 Introduction

Le chapitre de l'arrondissement de Saint-Laurent constitue un élément du Plan d'urbanisme de Montréal. À l'instar du Plan d'urbanisme, ce chapitre permet de planifier sur un horizon de dix ans et de concrétiser, en fonction des enjeux et des réalités propres à Saint-Laurent, les orientations adoptées pour l'ensemble du territoire de la Ville.

Les enjeux urbanistiques de Saint-Laurent sont le reflet d'analyses, d'études et des préoccupations des services de l'arrondissement.

Sur la base de ces démarches, le chapitre de l'arrondissement de Saint-Laurent 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 spécifique. De plus, les opinions formulées par les citoyens lors des consultations publiques ont été prises en considération dans ce chapitre.

Le présent chapitre rappelle le parti d'aménagement ainsi que la synthèse des orientations pan-montréalaises relatives à l'arrondissement. Il identifie par la suite les enjeux et les objectifs locaux que se fixent l'arrondissement et la Ville pour l'aménagement et le développement du territoire de Saint-Laurent ainsi que les actions définies pour assurer leur mise en œuvre. Le chapitre établit en outre les orientations et les objectifs d'aménagement pour les secteurs de planification détaillée de portée locale. Ces secteurs feront l'objet d'une attention particulière de la part de l'arrondissement dans les trois années suivant l'adoption du Plan d'urbanisme. Enfin, les paramètres réglementaires spécifiques au territoire de Saint-Laurent sont également présentés.







22.2

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 développement urbain escompté au cours des prochaines années dans Saint-Laurent sera modéré, il est important 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 voir d'abord à leur maintien. Ainsi, le Plan prévoit essentiellement la consolidation des caractéristiques existantes des secteurs établis, qui composent la majeure partie 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 La Synthèse des orientations pan-montréalaises).







PATRIMOINE NATUREL
Mise en valeur du parc-nature du Bois-de-Liesse

QUALITÉ DES MILIEUX DE VIE
Secteur propice à un développement résidentiel

RÉSEAUX ROUTIER ET CYCLABLE
Raccordement projeté des boulevards Cavendish et Toupin
Voie cyclable potentielle

TRANSPORT COLLECTIF
Mesures préférentielles au transport collectif potentielles

SECTEUR MIXTE
Diversification et intensification des activités

TRANSPORT COLLECTIF
Prolongement du métro potentiel jusqu'à la gare Bois-Franc

QUALITÉ DES MILIEUX DE VIE
Secteurs à revitaliser

QUALITÉ DE L'ENVIRONNEMENT
Atténuation des nuisances liées au bruit

SECTEURS D'EMPLOIS DIVERSIFIÉS
Diversification et intensification des activités

TRANSPORT COLLECTIF
Ligne de train de banlieue à l'étude

SECTEURS INDUSTRIELS
Consolidation des secteurs

TRANSPORT COLLECTIF
Mesures préférentielles au transport collectif potentielles

SECTEUR D'EMPLOIS INSTITUTIONNELS
Consolidation des activités

SECTEURS D'EMPLOIS DIVERSIFIÉS
Diversification et intensification des activités

QUALITÉ DES MILIEUX DE VIE
Soutien de la vitalité commerciale et intensification des activités

PATRIMOINE BÂTI
Protection et mise en valeur

SECTEUR INDUSTRIEL
Consolidation du secteur

SECTEUR D'ENTREPRISES
Technoparc: Intensification et diversification des activités en intégrant les éléments du milieu naturel

SECTEUR D'ENTREPRISES
Consolidation du secteur

TRANSPORT AÉRIEN
Consolidation du secteur aéroportuaire

SECTEUR D'AFFAIRES ET DE COMMERCE
Intensification et diversification des activités

RÉSEAU ROUTIER
Réaménagement projeté des autoroutes De La Côte-de-Liesse et Métropolitaine

SECTEUR INDUSTRIEL
Consolidation du secteur

PAYSAGE URBAIN ET QUALITÉ DE L'ARCHITECTURE
Amélioration de la qualité du paysage urbain des autoroutes De La Côte-de-Liesse, 13, 15 et 40 et du boulevard Marcel-Laurin

TRANSPORT FERROVIAIRE
Maintien des activités

RÉSEAU ROUTIER
Liens routiers a l'étude

QUALITÉ DES MILIEUX DE VIE
Secteur propice à un développement résidentiel

SECTEURS D'EMPLOIS DIVERSIFIÉS
Consolidation des secteurs

boulevard Henri-Bourassa Ouest
boulevard Toupin
boulevard Cavendish
boulevard Marcel-Laurin
boulevard Thimens
boulevard De La Côte-Vertu
boulevard Alfred-Nobel
boulevard Poirier
autoroute 40
autoroute 13
autoroute De La Côte-de-Liesse
autoroute 15
rue Decarie
avenue O'Brien
avenue Sainte-Croix
triage Taschereau
triage Côte-Saint-Luc

0 500 1000 m

La synthèse des orientations pan-montréalaises

Arrondissement de Saint-Laurent

Plan d'urbanisme

Montréal

Septembre 2020

22.3 Les enjeux locaux d'aménagement

L'arrondissement identifie deux orientations qui encadreront le traitement des enjeux locaux ainsi que le choix des actions à préconiser. Ces orientations sont les suivantes :

Assurer la qualité de vie des résidents dans une perspective de développement durable

Plus de 77 000 personnes ont choisi de vivre à Saint-Laurent. Elles profitent d'un milieu de vie de qualité, bien desservi par les réseaux de transport et situé à proximité d'un grand nombre d'employeurs. L'arrondissement souhaite ardemment assurer la qualité de vie de ses résidents actuels et futurs. Pour ce faire, il faut continuer d'encourager une cohabitation harmonieuse des activités résidentielles et d'emplois. Il faut aussi porter une attention particulière à la qualité du paysage urbain et de l'architecture, tant dans les quartiers anciens que récents. Les interventions urbanistiques doivent favoriser l'utilisation du transport collectif et du vélo. C'est ainsi que la qualité de vie et le caractère urbain de Saint-Laurent seront renforcés.

Consolider les secteurs d'emplois de Saint-Laurent

Saint-Laurent présente une importante concentration d'emplois, bien qu'inférieure à celle du Centre de Montréal. Afin de les maintenir, des mesures doivent être prises pour consolider les secteurs d'emplois. Il faut, entre autres, susciter la transformation de certains secteurs désuets, de manière à répondre aux besoins des entreprises. Par la même occasion, il est possible de densifier le cadre bâti et donc de profiter au maximum de l'espace disponible. En combinant ces interventions à une stratégie destinée à favoriser l'arrivée d'entreprises œuvrant dans des domaines en croissance, l'importance des secteurs d'emplois devrait non seulement se maintenir, mais s'accroître.

22.3.1 Assurer la qualité de vie des résidents dans une perspective de développement durable

Objectif 1 – Préserver la qualité de vie et le caractère architectural et paysager des secteurs résidentiels existants

Moyens de mise en œuvre

1.	Maintenir la procédure de plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA).
2.	Maintenir le programme d'aide à la rénovation résidentielle de l'arrondissement.
3.	Par l'intermédiaire des programmes de subvention disponibles, favoriser la revitalisation et la mise aux normes des secteurs résidentiels le nécessitant.
4.	Se doter d'un programme visant à limiter et contrôler les graffitis tout en stimulant la créativité des jeunes.





Objectif 2 – Assurer la qualité des secteurs résidentiels en développement ainsi que des nouvelles résidences

Moyens de mise en œuvre

1. Favoriser, pour les secteurs résidentiels en développement, une grille de rues optimisant l'ensoleillement des constructions.
2. Élaborer une planification détaillée pour le site de l'usine Mitchell.
3. Maintenir la procédure de PIIA.
4. Maintenir l'exigence d'enfouir les réseaux de distribution électrique et câblée.
5. Maintenir le programme d'inspection systématique des bâtiments afin de s'assurer du respect des normes de qualité et de sécurité du règlement de construction.

Objectif 3 – Préserver et mettre en valeur le patrimoine bâti, archéologique et naturel de l'arrondissement

Moyens de mise en œuvre







1. Maintenir la procédure de PIIA pour les secteurs résidentiels et l'élargir aux secteurs commerciaux.
2. Évaluer l'intérêt d'assujettir à une procédure de PIIA spécifique, ou à la procédure de citation d'un monument historique, les principaux bâtiments d'intérêt patrimonial ou architectural de l'arrondissement, notamment les propriétés suivantes:
   - le campus des collèges Saint-Laurent et Vanier;
   - certains lieux de culte;
   - 3900-3902, chemin Du Bois-Franc (maison Robert);
   - 825, boulevard De La Côte-Vertu;
   - 696, avenue Sainte-Croix
     (maison des Pères de Sainte-Croix – premier collège Saint-Laurent);
   - 834-836, avenue Sainte-Croix;
   - 1025, avenue O'Brien;
   - 5935, chemin De La Côte-de-Liesse (Crèche d'Youville);
   - 6125, chemin De La Côte-de-Liesse.
3. Par l'intermédiaire de la réglementation d'urbanisme, assurer la protection des vestiges archéologiques lors des travaux d'excavation publics ou privés réalisés dans le secteur d'intérêt archéologique à fort potentiel de l'avenue Sainte-Croix.
4. Élaborer une planification détaillée du campus des collèges Saint-Laurent et Vanier et, du campus de la commission scolaire Marguerite-Bourgeoys (ancien Couvent des Soeurs de Sainte-Croix) afin:
   - d'assurer la protection et la mise en valeur du patrimoine bâti, archéologique et naturel du campus;
   - d'élaborer une vision d'ensemble du développement du site assurant la qualité et l'intégration harmonieuse des nouvelles constructions.
5. Fournir une assistance professionnelle pour guider les rénovations et les transformations extérieures des bâtiments ayant une valeur patrimoniale.
6. Soutenir les démarches favorisant l'appréciation du patrimoine (Opération patrimoine architectural de Montréal, circuit patrimonial, plaques, guides, expositions, conférences, production de documents d'information etc.).

Objectif 4 – Assurer la protection et la mise en valeur des parcs et des espaces verts ainsi que du patrimoine arboricole

Moyens de mise en œuvre

1. Par l'intermédiaire de la réglementation d'urbanisme, assurer la protection et la mise en valeur des parcs et espaces verts existants, illustrés à la carte « Les parcs et les espaces verts ».
2. Améliorer l'accès aux parcs-nature du Bois-de-Liesse et du Bois-de-Saraguay par l'aménagement d'un lien cyclable (voir la carte des voies cyclables).
3. Mettre à jour le plan d'aménagement du parc Marcel-Laurin et aménager la partie boisée de celui-ci.
4. Assurer la protection et la mise en valeur de la coulée du ruisseau Bertrand dans le cadre de la mise en valeur de l'écoterritoire.
5. Développer des partenariats avec les commissions scolaires afin de favoriser le verdissement des cours d'école ou l'aménagement de parcs-école.
6. Maintenir les programmes annuels :
   - d'amélioration des parcs et espaces verts;
   - de plantation et de remplacement d'arbres.
7. Élaborer un plan directeur de foresterie urbaine assurant la pérennité et le développement du couvert végétal de l'arrondissement.
8. Par l'intermédiaire de la réglementation d'urbanisme :
   - exiger la plantation d'arbres sur les terrains occupés par de nouvelles constructions;
   - établir des normes minimales d'espaces verts et de plantation pour les aires de stationnement de grande superficie.
9. Intégrer la plantation d'alignements d'arbres dans l'emprise des voies de circulation du Nouveau Saint-Laurent.





Objectifs 5 et 6

Consolider l'offre en logements

Soutenir un mode d'urbanisation favorisant le transport collectif

Moyens de mise en œuvre

1. Par l'intermédiaire de la réglementation d'urbanisme :
   - favoriser la densification du cadre bâti et la mixité des activités à proximité des stations de métro, gares de train de banlieue et corridors de transport collectif et y limiter les usages générant peu d'animation (ex. : entrepôts, commerces de grande surface, etc.);
   - encadrer la gradation des densités et des hauteurs de façon à préserver l'échelle humaine, à assurer l'intégration des nouvelles constructions en tenant compte du cadre bâti existant, des impacts éoliens et sur l'ensoleillement;
   - assurer une desserte en équipements collectifs, tels que des parcs, espaces verts ou écoles, proportionnelle aux densités projetées;
   - assurer la gestion des déplacements et de l'offre en stationnement hors rue de façon à limiter le nombre de déplacements véhiculaires et stationnements en favorisant les déplacements collectifs et actifs ainsi que le stationnement souterrain ou en structure;
   - favoriser un aménagement paysager distinctif et durable qui met en valeur l'identité du lieu, améliore la qualité de vie des quartiers, conserve les milieux naturels et maximise le verdissement et la canopée;
   - favoriser la conversion et la transformation à des fins résidentielles de certains secteurs industriels ou commerciaux désuets et enclavés, soit :
     - la rue Lucien-Thimens;
     - le Secteur des portes d'entrée de l'arrondissement;
     - le secteur de la rue Bourdon (conversion partielle);
     - les secteurs industriels du boulevard Henri-Bourassa, entre la rue Grenet et l'avenue O'Brien;
   - favoriser la conversion à des fins résidentielles des commerces situés en dehors des zones commerciales;
   - diminuer les exigences de stationnement pour les projets situés à proximité des stations de métro et des gares de train de banlieue.
2. Relier le réseau cyclable projeté aux gares et stations de métro (voir l'objectif 8).
3. Évaluer la possibilité de diminuer les exigences de stationnement pour les bâtiments industriels de grandes dimensions.
4. Évaluer la possibilité de permettre aux grands employeurs industriels de ne pas aménager toutes les cases de stationnement requises lorsqu'un programme incitatif de transport collectif pour les employés est mis en place ou lorsque le nombre d'employés est nettement inférieur aux exigences en stationnement.
5. Promouvoir le prolongement du métro de la station Côte-Vertu jusqu'à la gare Bois-Franc et maximiser le caractère intermodal de celle-ci afin d'en faire une véritable plaque tournante du transport collectif. Y transférer une partie des activités du terminus d'autobus Côte-Vertu. Prévoir une station pour desservir les travailleurs de l'usine Bombardier et les résidents des secteurs résidentiels Bois-Franc et de la rue Poirier.



Objectif 7 – Assurer la mise en valeur des principales voies de circulation de l'arrondissement

Moyens de mise en œuvre

1. Soumettre à la procédure de PIIA les immeubles limitrophes des principales voies de circulation de l'arrondissement, soit :
   - les autoroutes 13,15, 40 et 520, incluant les voies de service et voies de circulation directement adjacentes;
   - les boulevards Cavendish, De La Côte-Vertu et Marcel-Laurin et la montée de Liesse;
   - la ligne de train de banlieue Montréal–Deux-Montagnes.
2. Élaborer une planification détaillée des secteurs suivants :
   - Chemin De La Côte-de-Liesse;
   - Laurentien–Lachapelle–Marcel-Laurin;
   - Boulevard Marcel-Laurin;
   - Boulevard De La Côte-Vertu;
   - Échangeur Décarie, boulevard Cavendish et boulevard Thimens (voir les objectifs 9, 11 et 18).
3. Par l'intermédiaire de la réglementation :
   - assurer l'encadrement des principales voies de circulation (densification et continuité du cadre bâti en façade);
   - minimiser la présence et la visibilité des aires de stationnement en façade;
   - assurer un encadrement rigoureux de l'affichage;
   - exiger un écran végétal en arrière-lot des propriétés industrielles longeant la ligne de train de banlieue Montréal–Deux-Montagnes et y prohiber toute activité d'entreposage extérieur.
4. Privilégier le verdissement et le caractère urbain des aménagements du domaine public.
5. En collaboration avec la Commission des services électriques de la Ville de Montréal (CSEVM), favoriser l'enfouissement des réseaux de distribution électrique et câblée sur les boulevards De La Côte-Vertu, Marcel-Laurin et Henri-Bourassa ainsi que sur le chemin De La Côte-de-Liesse.

Objectif 8 – Améliorer les déplacements en privilégiant le transport collectif et cycliste, et en préservant la quiétude des milieux résidentiels

Moyens de mise en œuvre

1. Compléter le réseau routier artériel de l'arrondissement en prolongeant :
   - le boulevard Cavendish jusqu'au boulevard Henri-Bourassa;
   - le boulevard Cavendish vers l'arrondissement de Mont-Royal;
   - le boulevard Thimens jusqu'au boulevard Pitfield;
   - le boulevard Thimens, du boulevard Pitfield à la rue Douglas-B.-Floreani.

2. Favoriser la concentration de la circulation de transit sur le réseau autoroutier et artériel et restreindre la circulation dans les milieux résidentiels par une signalisation appropriée ou des mesures d'apaisement de la circulation.

3. En collaboration avec l'Agence métropolitaine de transport (AMT), favoriser la mise en place de mesures préférentielles au transport collectif sur les principales artères de l'arrondissement.

4. Mettre en place un réseau cyclable favorisant l'utilisation du vélo, tant comme mode de transport que comme activité de loisir. Le réseau projeté devra faciliter l'accès :
   - aux stations de métro et aux gares de train de banlieue;
   - aux principaux attraits et équipements de l'arrondissement, notamment :
     - les grands parcs (les parcs-nature du Bois-de-Liesse et du Bois-de-Saraguay, les parcs Marcel-Laurin, Noël nord et sud, Saint-Laurent, Philippe-Laheurte, etc.);
     - le campus des collèges Saint-Laurent et Vanier;
     - les écoles secondaires;
     - le Centre des loisirs;
     - etc.
   - aux principaux secteurs d'emplois de l'arrondissement;
   - aux arrondissements voisins et au réseau cyclable pan-montréalais.

   Le réseau cyclable projeté devra notamment favoriser l'aménagement :
   - d'un axe métropolitain nord-sud (axe Cavendish) permettant un lien entre la rivière des Prairies (arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville), les secteurs résidentiels Bois-Franc et Nouveau Saint-Laurent, le Centre d'affaires et de commerce et les arrondissements Côte-Saint-Luc–Hampstead–Montréal-Ouest et Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce;
   - d'un axe longeant la voie du train Montréal–Deux-Montagnes, permettant un lien entre les arrondissements Dollard-Des Ormeaux–Roxboro et Pierrefonds-Senneville, les parcs-nature du Bois-de-Liesse et du Bois-de-Saraguay, les parcs Noël-Nord et Noël-Sud, le parc Saint-Laurent, les gares Bois-Franc, Du Ruisseau et Montpellier ainsi que l'arrondissement de Mont-Royal (en collaboration avec l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville, la direction des sports, des loisirs, des parcs et des espaces verts, l'AMT et le Canadien National (CN);
   - d'un axe est-ouest permettant un lien entre l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville, la gare Montpellier, le campus des collèges Saint-Laurent et Vanier, la station de métro Côte-Vertu, le Centre d'affaires et de commerce et les secteurs industriels de Saint-Laurent (axe Côte-Vertu–Tassé–Thimens–Côte-Vertu);
   - d'un axe donnant accès au Technoparc en passant par le parc du Bois-de-Liesse;
   - d'un réseau local de voies cyclables permettant un lien avec les grands axes du réseau cyclable à partir des différents secteurs résidentiels;
   - de stationnements pour vélos à proximité des gares et des stations de métro.

Objectif 9 – Mettre en valeur les principales portes d'entrée de l'arrondissement (échangeur Décarie, boulevards Cavendish et Côte-Vertu)

Moyen de mise en œuvre

1. Élaborer une planification détaillée des secteurs suivants :
   - Échangeur Décarie;
   - Centre d'affaires et de commerce (voir objectif 11).

Objectif 10 – Consolider les concentrations commerciales existantes

Moyen de mise en œuvre

1. Par l'intermédiaire de la réglementation d'urbanisme :
   - restreindre l'étendue des zones commerciales et préciser leur vocation particulière (Centre d'affaires et de commerce, sections du boulevard Marcel-Laurin au nord du boulevard De La Côte-Vertu, boulevard Décarie, centre Montpellier et centre Chameran);
   - restreindre les usages commerciaux générant des nuisances ou qui sont peu compatibles avec le caractère souhaité des principales concentrations commerciales;
   - renforcer l'interrelation entre le domaine public et les commerces;
   - restreindre les commerces de grande surface (ex. : 4 000 m^2 ou plus) et encadrer rigoureusement la qualité de ce type d'implantation commerciale par des normes architecturales et paysagères (ex. : matériaux de revêtement extérieur, pourcentage de fenestration, stationnement intérieur, ratio d'espaces verts) et des critères de PIIA.

Objectif 11 – Optimiser le potentiel de développement et le caractère urbain du Centre d'affaires et de commerce

Moyens de mise en œuvre

1. Élaborer une planification détaillée du Centre d'affaires et de commerce.
2. Mettre sur pied un comité de travail afin de favoriser la concertation et la participation des différents intervenants.



Objectif 12 – Mettre en valeur le boulevard Décarie et consolider son caractère urbain et multifonctionnel ainsi que son animation

Moyens de mise en œuvre

1. Élaborer une planification détaillée du boulevard Décarie.
2. Mettre sur pied un comité de travail afin de favoriser la concertation et la participation des différents intervenants.
3. Mettre en place un programme d'aide à l'amélioration des façades commerciales.

Objectif 13 – Minimiser, pour l'habitation, les nuisances générées par les activités industrielles ou les grandes infrastructures de transport

Moyens de mise en œuvre

1. Par l'intermédiaire de la réglementation d'urbanisme :
   - privilégier l'utilisation de barrières physiques (voies ferrées, grands axes de circulation, etc.) pour assurer la transition entre les secteurs industriels et les secteurs résidentiels;
   - privilégier, pour les secteurs industriels adjacents à des secteurs résidentiels, les activités industrielles générant peu de nuisances (visuelles, sonores, olfactives, de circulation, etc.);
   - exiger des normes de construction additionnelles (orientation du bâtiment, disposition des pièces et des ouvertures, insonorisation, climatisation, etc.) à proximité des corridors aériens, des autoroutes et des voies ferrées (voir le plan des nuisances pour l'habitation) et, lorsque approprié, des aménagements paysagers adaptés (mur antibruit, talus, etc.).
2. Soumettre à la procédure de PIIA les immeubles industriels adjacents à des secteurs résidentiels.
3. Élaborer une planification détaillée du Secteur des portes d'entrée de l'arrondissement.
4. Soutenir les démarches favorisant l'enfouissement de certaines lignes de transport d'énergie électrique traversant des milieux densément construits ou à densifier, soit la ligne de 120 kV reliant le poste Saraguay et le poste Laurent ainsi que la ligne de 120 kV longeant la voie ferrée du train Montréal–Deux-Montagnes (voir carte Nuisances pour l'habitation).

Objectif 14 – Soutenir l'émergence d'un environnement urbain respectueux des principes du développement durable

Moyens de mise en œuvre

1. Évaluer l'intérêt d'ajouter des paramètres réglementaires relatifs :
   - à la durabilité des constructions;
   - aux économies d'énergie;
   - au recyclage et à la qualité de l'air;
   - à l'insertion d'espaces verts plantés lors de l'aménagement de grands espaces de stationnement.
2. Évaluer la mise en place de mesures incitatives favorisant :
   - le respect des nouvelles normes environnementales et d'efficacité énergétique reconnues;
   - l'implantation de la norme LEED du Conseil du bâtiment durable du Canada (voir l'action 12.1 de la section 2.5 de la partie I du Plan d'urbanisme);
   - le verdissement des toits des grands édifices industriels ou commerciaux.
3. Par l'intermédiaire des programmes de subvention disponibles, soutenir la réhabilitation des terrains contaminés et leur redéveloppement.
4. Prévoir l'achat de véhicules municipaux écoénergétiques ou à carburant propre.
5. Maintenir le programme d'aide à la rénovation résidentielle de l'arrondissement (voir l'objectif 2).
6. Soutenir un mode d'urbanisation favorisant le transport collectif, mettre en place un réseau cyclable, diminuer les exigences de stationnement à proximité des stations de métro et gares de train de banlieue, et évaluer la possibilité de diminuer les exigences de stationnement pour la grande industrie (voir les objectifs 6 et 8).



Objectif 15 – Favoriser la gestion intégrée et responsable des matières résiduelles

Moyens de mise en œuvre

1. Étendre le programme de cueillette sélective :
   - aux habitations multifamiliales;
   - aux principaux parcs de l'arrondissement;
   - aux bâtiments municipaux de l'arrondissement pour les autres matières que le papier (métal, verre, plastique, etc.);
   - aux industries et commerces.
2. Mettre sur pied un programme de cueillette des matières putrescibles.
3. Consolider et étendre le programme éco-quartier.
4. Créer un éco-centre et un éco-centre industriel.
5. Mettre sur pied une politique d'achats favorisant les matières recyclées pour l'arrondissement.
6. Autoriser les activités industrielles de recyclage dans certains secteurs.
7. Mettre sur pied, au sein de l'administration de l'arrondissement, un comité de développement durable afin :
   - d'assurer la concertation et la participation des différentes directions en matière de développement durable;
   - d'élaborer des orientations et des politiques permettant de consolider et coordonner les actions de l'arrondissement en matière de développement durable.

Objectif 16 – Faciliter l'accession à la propriété et l'adaptation du stock de logements aux besoins variés de la population

Moyens de mise en œuvre

1. Par l'intermédiaire des programmes de subvention disponibles, soutenir la construction de logements abordables ou sociaux.
2. Évaluer l'intérêt d'autoriser la conversion de certaines catégories d'immeubles résidentiels en copropriétés.
3. Par l'intermédiaire de la réglementation d'urbanisme :
   - favoriser la diversité des typologies résidentielles autorisées dans les secteurs en développement;
   - soutenir le développement de projets :
     - d'habitations multifamiliales pour retraités;
     - de résidences pour étudiants.
4. Évaluer la possibilité d'autoriser la conversion d'habitations unifamiliales en résidences bi-génération dans les voisinages appropriés.

Objectif 17 – Augmenter la proportion de travailleurs résidents de l'arrondissement

Moyen de mise en œuvre

1. Favoriser la densification des projets de développement résidentiels, particulièrement ceux situés à proximité des stations de métro, des gares de train de banlieue et des corridors de transport collectif (voir les objectifs 5 et 6).

Objectif 18 – Créer un centre civique sur le boulevard Thimens, en front du parc Marcel-Laurin

Moyens de mise en œuvre

1. Analyser les besoins de l'arrondissement à moyen et long terme et planifier une vision intégrée du centre civique souhaité.
2. Élaborer une planification détaillée du secteur du boulevard Thimens et de la rue Lucien-Thimens.

Objectif 19 – Répondre aux besoins nombreux et variés de la population en équipements et services collectifs

Moyens de mise en œuvre

1. Élaborer un plan d'action assurant la mise en œuvre des politiques pan-montréalaises sur la culture et sur le patrimoine.
2. Élaborer un plan d'action assurant la mise en œuvre des politiques d'arrondissement suivantes :
   - familiale;
   - interculturelle;
   - d'action en développement social.
3. Se doter d'un plan directeur des installations culturelles, sportives et de loisirs et s'assurer de sa mise à jour régulière.
4. Se doter d'un plan directeur des parcs et espaces verts et s'assurer de sa mise à jour régulière.
5. Aménager le parc Philippe-Laheurte afin de répondre, notamment, aux besoins de la population des secteurs Bois-Franc et Nouveau Saint-Laurent.
6. Consolider les partenariats avec les grandes institutions pour le développement et la promotion d'activités conjointes.
7. Poursuivre les démarches en vue de la construction d'une nouvelle bibliothèque et d'un complexe sportif multifonctionnel.

22.3.2

Consolider les secteurs d'emplois de Saint-Laurent

Objectifs 1 et 2

Maximiser l'offre en espaces industriels

Favoriser la rétention des entreprises par l'augmentation du taux de propriété

Moyens de mise en œuvre

1. Par l'intermédiaire de la réglementation d'urbanisme :
   - assurer la pérennité des secteurs d'emplois existants;
   - favoriser la conversion et le redéveloppement à des fins industrielles de certains secteurs commerciaux désuets et enclavés;
   - favoriser la densification des secteurs d'emplois, particulièrement en bordure des autoroutes;
   - minimiser les activités commerciales dans les secteurs d'emplois, notamment en bordure des autoroutes;
   - reconnaître les besoins d'activités de services aux entreprises mais favoriser leur concentration à certains endroits stratégiques et en limiter la superficie.
2. Favoriser le redéveloppement des propriétés industrielles désuètes et peu adaptées aux exigences contemporaines. Pour ce faire, évaluer l'intérêt de créer une société de développement immobilière (SDI) ayant pour mission d'identifier et d'acquérir les propriétés désuètes ou sous-utilisées, de les remembrer et les mettre en valeur, et de les revendre à des industries propriétaires et génératrices de retombées significatives.
3. Évaluer la possibilité de diminuer les exigences de stationnement pour les bâtiments industriels de grandes dimensions (voir l'objectif 6).



Objectifs 3 et 4

Consolider les grappes industrielles existantes et émergentes

Privilégier les activités industrielles génératrices d'emplois de qualité et ayant peu d'impacts négatifs sur l'environnement

Moyens de mise en œuvre

1. Mettre en place les paramètres réglementaires favorisant le développement et la consolidation :
   - des grappes industrielles émergentes :
     - l'aérospatiale;
     - les technologies de l'information et des communications (TIC);
     - la santé.
   - des grappes industrielles plus anciennes :
     - produits électriques et électroniques;
     - produits métalliques;
     - imprimerie et édition;
     - aliments, boissons et tabac;
     - produits en caoutchouc et en matière plastique;
   - des activités de recherche et de développement ainsi que leurs compléments du secteur secondaire.
2. Consolider le développement du Technoparc en privilégiant une vocation axée sur la recherche et le développement.
3. Reconduire le plan particulier d'urbanisme (PPU) du Technoparc.
4. Privilégier, au pourtour du Technoparc, les activités manufacturières découlant des activités de recherche et développement effectuées dans le Technoparc.
5. Restreindre les territoires autorisant des activités industrielles polluantes ou générant peu d'emplois (ex. : les industries de produits chimiques et pétroliers, les activités de transport).
6. Exiger, pour les nouvelles constructions situées en bordure des autoroutes et des artères ou dans certains secteurs stratégiques, un ratio minimal d'espace administratif ou de fabrication (ex. : 25 %).
7. Consolider les services de soutien offerts par le Centre d'entreprise de Saint-Laurent.
8. Renforcer la concertation entre le Centre d'entreprise de Saint-Laurent et la Direction de l'aménagement urbain et services aux entreprises de l'arrondissement.

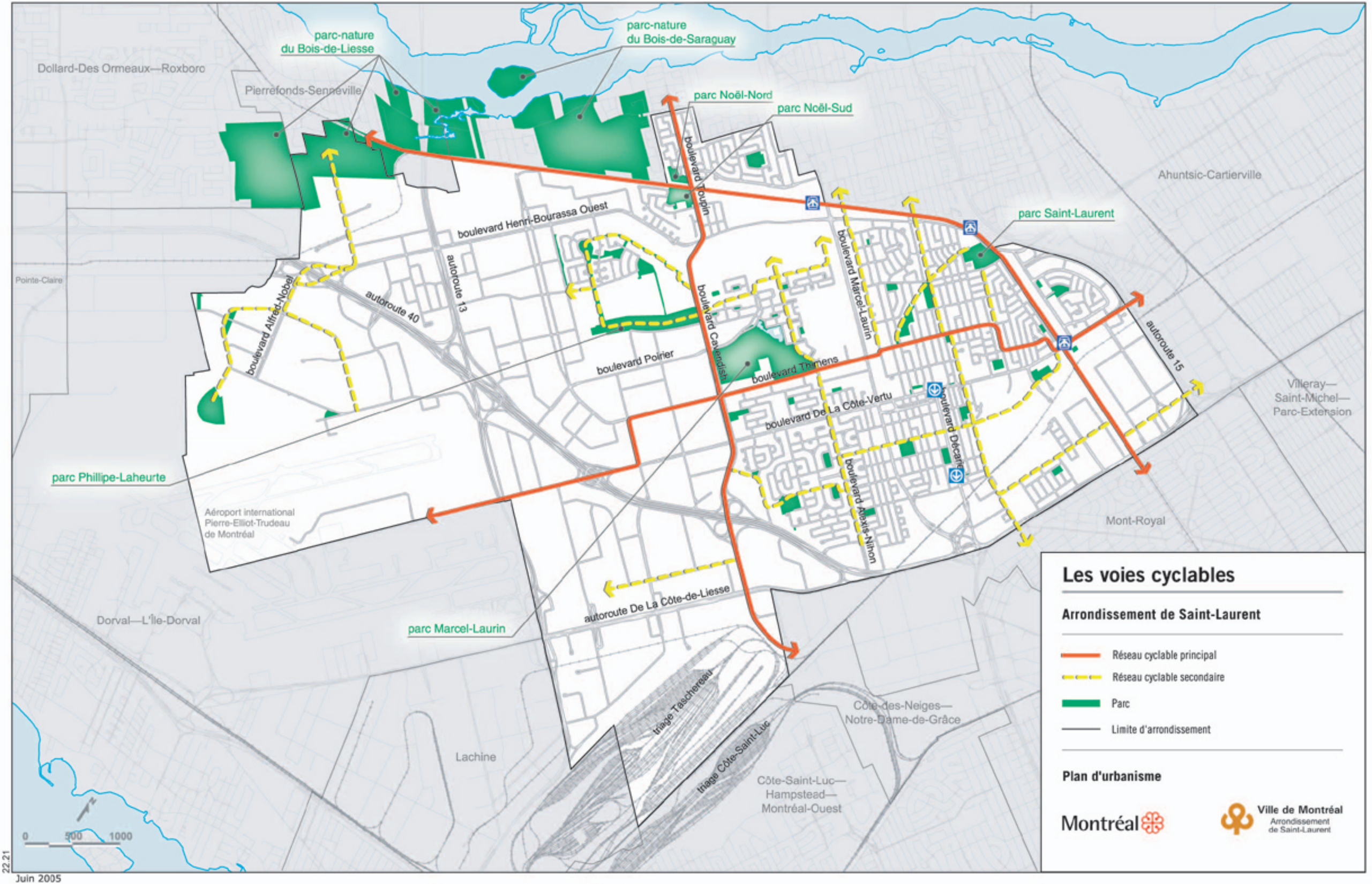




Objectif 5 – Faciliter l'accessibilité aux principaux secteurs d'emplois

Moyens de mise en œuvre

1. En collaboration avec le Centre de gestion des déplacements Saint-Laurent (CGD), l'Agence métropolitaine de transport (AMT) et la Société de transport de Montréal (STM) :
   - améliorer la desserte des secteurs d'emplois depuis les stations de métro et les gares de l'arrondissement ainsi qu'à partir de la gare Dorval;
   - maintenir et consolider le programme Allégo de gestion des déplacements en milieu de travail.
2. Soutenir les démarches visant l'aménagement d'une nouvelle gare de train à proximité de l'autoroute Chomedey (A-13) et du prolongement du boulevard Thimens, et assurer le rabattement des circuits d'autobus à partir de celle-ci.
3. Compléter le réseau routier artériel (voir l'objectif 8 de l'orientation 1).
4. Créer des liens cyclables vers les principaux secteurs d'emplois et le Technoparc (voir l'objectif 8 de l'orientation 1).
5. En collaboration avec le MTQ, améliorer l'accessibilité au secteur d'emplois du boulevard Lebeau à partir de l'autoroute des Laurentides (15). Évaluer, notamment, la possibilité de créer un lien véhiculaire direct entre le secteur d'emplois Lebeau et l'autoroute.



Les voies cyclables

Arrondissement de Saint-Laurent

- Réseau cyclable principal
- Réseau cyclable secondaire
- Parc
- Limite d'arrondissement

Plan d'urbanisme

Montréal

Ville de Montréal
Arrondissement
de Saint-Laurent

22.21

Juin 2005

Dollard-Des Ormeaux—Roxboro

Pierrefonds-Senneville

Ahuntsic-Cartierville

Pointe-Claire

Poste Saraguay

Poste Reed

Poste Laurent

boulevard Henri-Bourassa Ouest

boulevard Toupin

boulevard Alfred-Nobel

autoroute 40

autoroute 13

boulevard Poirier

boulevard Cavendish

boulevard Marcel-Laurin

boulevard Thimens

boulevard De La Côte-Vertu

avenue O'Brien

boulevard Décarie

boulevard Alexis-Nihon

avenue Sainte-Croix

autoroute 15

Villeray—
Saint-Michel—
Parc-Extension

Mont-Royal

40

30

25

35

25

Dorval—L'Île-Dorval

autoroute De La Côte-de-Liesse

triage Taschereau

triage Côte-Saint-Luc

Côte-des-Neiges—
Notre-Dame-de-Grâce

Lachine

Côte-Saint-Luc—
Hampstead—
Montréal-Ouest

0 500 1000 m

Les nuisances pour l'habitation

Arrondissement de Saint-Laurent

- Ligne de transport d'énergie
- Poste de transformation
- Courbe de projection de bruit perçu (PBP)
- Interface sensible
- Périmètre de l'aéroport

Plan d'urbanisme

Montréal

Ville de Montréal
Arrondissement
de Saint-Laurent

22.23

Juin 2005

22.4 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 chapitre d'arrondissement au Plan d'urbanisme de Montréal. Pour l'ensemble de ces secteurs, l'arrondissement entend mener à terme une démarche de planification détaillée dans les trois années 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 :

- 22.4.1 Boulevard Marcel-Laurin
- 22.4.2 Boulevard De La Côte-Vertu
- 22.4.3 Échangeur Décarie
- 22.4.4 Secteur des portes d'entrée de l'arrondissement
- 22.4.5 Centre d'affaires et de commerce
  - 22.4.5.1 Centre d'affaires et de commerce
  - 22.4.5.2 Boulevard Cavendish
- 22.4.6 Boulevard Décarie
- 22.4.7 Campus des collèges Saint-Laurent et Vanier
- 22.4.8 Boulevard Thimens et rue Lucien-Thimens

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, les secteurs Chemin De La Côte-de-Liesse, Décarie–Cavendish–Jean-Talon Ouest et Laurentien–Lachapelle–Marcel-Laurin intéressent directement l'arrondissement de Saint-Laurent. Les paramètres encadrant la réflexion quant à ces secteurs sont présentés au chapitre 4 de la partie I du Plan d'urbanisme.

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.

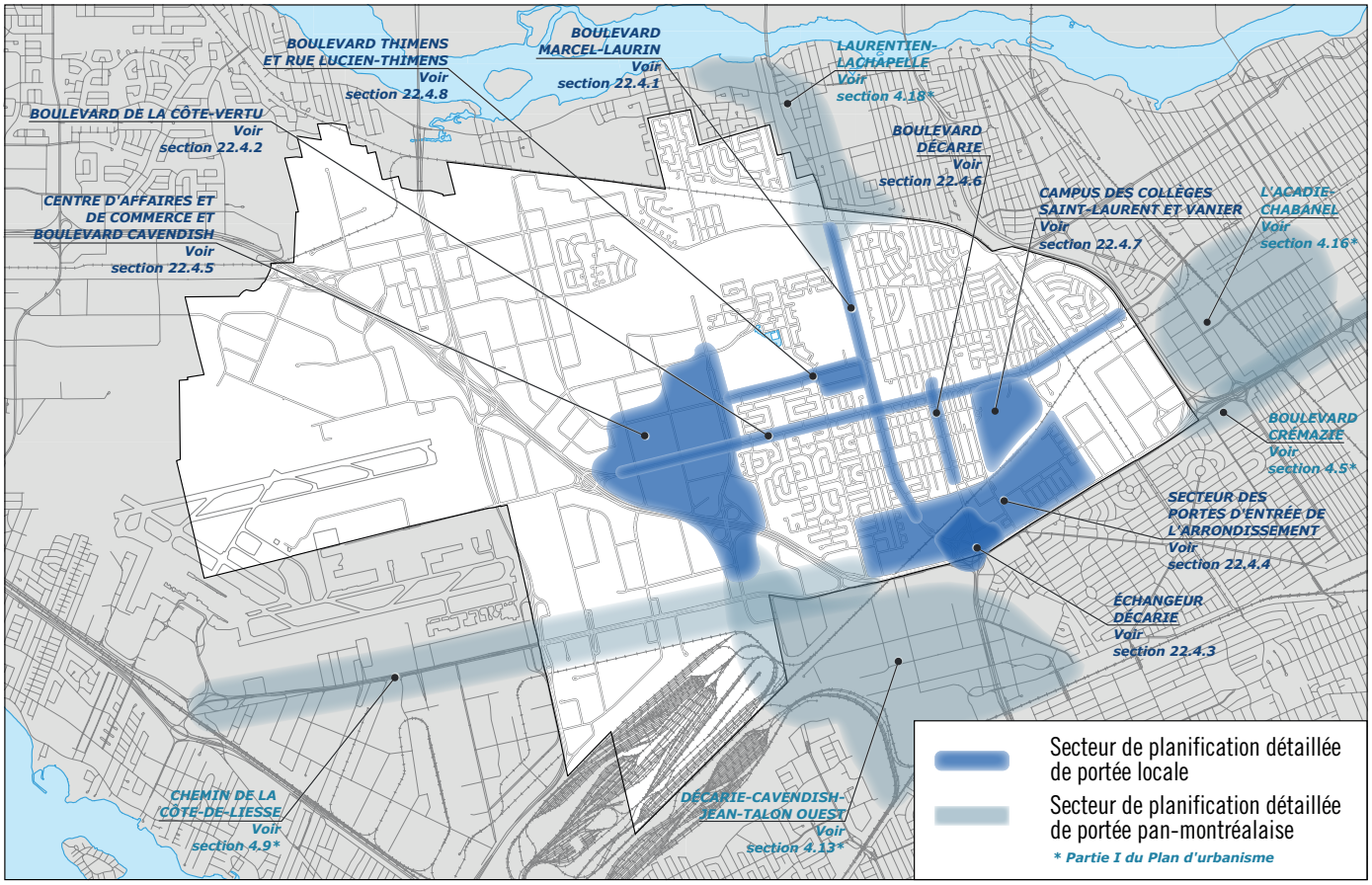
Selon les besoins, la planification détaillée mènera à :

- 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



22.4.1 Boulevard Marcel-Laurin

Orientations générales

- Mettre en valeur ce grand corridor de circulation
- Améliorer l'image générale du secteur et accroître la place du piéton
- Intensifier et diversifier les activités afin de renforcer le caractère urbain et multifonctionnel du boulevard



Problématique

Le boulevard Marcel-Laurin est l'une des artères les plus achalandées de l'arrondissement, car elle sert à la fois de voie de transit en reliant l'échangeur Décarie au pont Lachapelle et de voie locale en desservant les milieux de vie limitrophes. Toutefois, l'image qu'elle projette pourrait être grandement améliorée. Les gens qui y circulent perçoivent son caractère déstructuré causé par la disparité architecturale, les nombreux stationnements et la variation des marges de recul.

Ces aspects témoignent aussi du caractère multifonctionnel de l'artère. Le boulevard Marcel-Laurin est bordé de résidences, de commerces et d'entreprises industrielles. Bien que cette diversité soit souhaitable, elle est aussi une source de problèmes de cohabitation.

Balises d'aménagement

1 Réaménager l'intersection du boulevard Marcel-Laurin et de la rue Saint-Louis afin de mettre en valeur le parcours d'accès au centre de l'arrondissement.

2 Régir l'insertion des nouvelles constructions de manière à assurer une production architecturale de qualité et à minimiser la présence de stationnements hors rue devant les bâtiments.

3 Favoriser la construction de bâtiments dont la hauteur s'apparente à celle de bâtiments de deux à quatre étages.

4 Prévoir l'aménagement des parties administratives de bâtiments industriels en front du boulevard Marcel-Laurin, afin de renforcer les liens entre le cadre bâti et le domaine public.

5 Rehausser la qualité de l'aménagement du domaine public en favorisant notamment la plantation d'arbres et l'enfouissement des réseaux de distribution électrique et câblée.

6 Favoriser la construction de logements entre la rue Saint-Louis et le chemin De La Côte-Vertu.

7 Consolider les activités commerciales et industrielles entre le chemin De La Côte-Vertu et le boulevard Henri-Bourassa.

8 Atténuer les nuisances générées par les activités commerciales et industrielles pour les milieux de vie adjacents, notamment par l'aménagement d'un écran végétal en bordure de la rue Grenet.

9 Prévoir l'élargissement de l'emprise au fur et à mesure des projets de construction.

22.4.2 Boulevard De La Côte-Vertu

Orientations générales

- Mettre en valeur ce grand corridor de circulation
- Améliorer l'image générale du secteur et accroître la place du piéton
- Intensifier et diversifier les activités afin de renforcer le caractère urbain et multifontionnel du boulevard

Problématique

Le boulevard De La Côte-Vertu est l'un des principaux corridors de circulation de l'arrondissement. L'aménagement du domaine public y reflète l'importance accordée par le passé aux déplacements automobiles. Le boulevard compte de quatre à six voies, selon le tronçon, la faible largeur des trottoirs nuit au confort des piétons et il n'y a que très peu de verdure. De plus, cet aménagement ne facilite pas le déplacement des autobus; c'est pourquoi la mise en place de mesures préférentielles au transport collectif est à l'étude. Dans ce contexte, les déplacements des cyclistes peuvent être périlleux.

Les abords du boulevard accueillent différents types d'activités. Le tronçon situé entre l'autoroute 40 et le boulevard Cavendish est caractérisé par la présence de nombreux commerces. Entre le boulevard Cavendish et l'autoroute 15, le boulevard De La Côte-Vertu est essentiellement résidentiel, bien qu'il y ait quelques petites insertions commerciales. Le boulevard pourrait avoir un caractère plus urbain en misant sur la mixité des activités et en atténuant l'effet de la déstructuration occasionnée par des stationnements en façade et par la variation des marges de recul.



Balises d'aménagement

1 Rehausser la qualité de l'aménagement du domaine public en favorisant notamment la plantation d'arbres et l'enfouissement des réseaux de distribution électrique et câblée.

2 Envisager la mise en place de mesures préférentielles au transport collectif.

3 Revoir l'aménagement du domaine public de manière à encourager les déplacements à vélo dans le tronçon rue Muir-autoroute 15.

4 Encadrer l'insertion des nouvelles constructions de manière à assurer une production architecturale de qualité et à minimiser le stationnement hors rue devant les bâtiments.



22.4.3
Échangeur Décarie

Orientations générales

- Optimiser l'occupation du sol afin de renforcer le caractère urbain
- Favoriser la construction de bâtiments repères témoignant de l'importance des lieux
- Améliorer l'accessibilité aux abords de l'échangeur
- Mettre en valeur les terrains sous-utilisés à des fins d'emplois
- Améliorer l'image générale du secteur en favorisant notamment une production architecturale de qualité, compte tenu de la grande visibilité du secteur



Problématique

La construction de l'échangeur Décarie devait satisfaire deux besoins. Il fallait assurer un passage rapide et efficace, d'une part, du réseau routier local au réseau autoroutier et, d'autre part, d'une autoroute à l'autre. On a apporté peu d'attention à la consommation d'espace, à l'intégration de l'infrastructure au tissu urbain et au potentiel de mise en valeur des terrains limitrophes de l'échangeur.

En conséquence, les abords de l'échangeur sont sous-utilisés et difficilement accessibles, et ils présentent des déficiences en matière d'aménagement paysager et de qualité architecturale. Bien que l'échangeur remplisse son rôle, son réaménagement est souhaitable. C'est l'élément clé de la revitalisation du secteur.

Cependant, l'échangeur est la propriété du ministère des Transports du Québec (MTQ). La Ville ne peut donc pas intervenir directement sur le projet de réaménagement de l'échangeur. Elle peut, par contre, participer au projet et faire valoir ses intérêts, résumés par les balises d'aménagement.

Balises d'aménagement

1. Mettre en place des mécanismes de concertation traitant des questions d'aménagement entre la Ville et le MTQ.
2. Viser la construction d'un nouvel échangeur plus compact dans la partie sud du secteur, afin de dégager certaines portions de l'emprise de l'autoroute.
3. Améliorer l'accessibilité aux terrains adjacents à l'échangeur.
4. Assurer l'accès efficace au réseau autoroutier à partir du réseau artériel de l'arrondissement.
5. Étudier les impacts du réaménagement de l'échangeur sur la circulation de l'arrondissement.
6. Mettre en valeur le potentiel de développement des terrains sous-utilisés en intensifiant les activités industrielles et de bureau.
7. Prévoir l'aménagement des façades principales des nouveaux bâtiments en front de l'autoroute, afin de renforcer le caractère urbain du secteur.
8. Améliorer l'encadrement de la voie publique par la plantation d'arbres, la réduction des marges de recul et la construction de bâtiments au gabarit important et dont la hauteur minimale s'apparente à celle d'un bâtiment de trois étages.
9. Adopter des normes et des critères afin d'assurer une production architecturale et des aménagements paysagers de qualité, en lien avec la grande visibilité du secteur.
10. Favoriser la construction d'un bâtiment repère dans la principale perspective visuelle dégagée par le réaménagement de l'échangeur.

22.4.4 Secteur des portes d'entrée de l'arrondissement

Orientations générales

- Améliorer l'image générale de l'arrondissement de Saint-Laurent par la mise en valeur des principales portes d'entrée à l'arrondissement
- Optimiser le potentiel de développement de ces sites stratégiques sur les principes du TOD et du POD (densité optimale, mixité fonctionnelle, perméabilité et connectivité, qualité du paysage urbain et encadrement des voies publiques, etc.) tout en respectant l'échelle de la trame urbaine adjacente
- Favoriser la conversion et la transformation à des fins résidentielles ou de bureaux des secteurs industriels désuets et enclavés dans des milieux de vie
- Favoriser la création d'une véritable trame verte reliant les milieux de vie
- Atténuer, pour les milieux de vie, les nuisances générées la voie ferrée, l'autoroute, les grandes artères et les secteurs industriels
- Répondre aux besoins de logements sociaux et abordables, conformément aux politiques et règlements en vigueur
- Favoriser la requalification du secteur Carré Benoît dans le respect des préoccupations et des aspirations de la population actuelle du secteur
- Mettre en place des conditions favorables à la santé et au bien-être de la population



Problématique

Le secteur constituant les portes d'entrée de l'arrondissement se caractérise par la présence d'infrastructures industrielles vieillissantes, de nombreux terrains ou bâtiments vacants et par l'absence de cadre bâti et d'espaces publics structurés. L'enclavement découlant de la présence de la voie ferrée du CN au nord et de l'autoroute métropolitaine au sud accentue les difficultés de certains sites qui tirent peu parti de leur proximité du Vieux-Saint-Laurent. De plus, les terrains industriels longeant le côté nord de la voie ferrée sont également enclavés par les quartiers résidentiels et constitués d'infrastructures industrielles vieillissantes ou abandonnées. En effet, la plupart des grands joueurs qui ont façonné l'histoire de ces interfaces ont relocalisé leurs activités et sont à la recherche d'une nouvelle vocation pour leur propriété. Ce sont des entreprises qui étaient établies depuis de nombreuses années sur le territoire laurentien tel que Honeywell-Kilmer, Valeant et Mitchell.

Parmi les secteurs résidentiels enclavés se trouve le secteur Carré Benoît où le taux de défavorisation social est élevé, caractérisé par un cadre bâti de mauvaise qualité, le manque d'espace public extérieur ainsi qu'une mauvaise cohabitation entre les usages industriels adjacents.

Balises d'aménagement

1 Aménager de nouveaux quartiers résidentiels mixtes privilégiant les transports collectifs et actifs selon les principes des aires TOD et POD (densité, mixité, perméabilité et connectivité, qualité du paysage urbain, etc). Dynamiser ces projets en favorisant une mixité d'usages compatibles et une mixité sociale.

2 S'assurer que les futurs développements sont à l'échelle humaine et que les densités permises tiennent compte du cadre bâti résidentiel existant.

3 Aménager un corridor vert de biodiversité et de transport actif longeant la voie ferrée du CN, entre les boulevards Alexis-Nihon et Montpellier. À partir de cet axe vert structurant, faire percoler la trame verte dans les milieux de vie adjacents ainsi que vers la future station Côte-de-Liesse du REM.

4 Créer de nouveaux parcs et espaces verts qui répondront à la fois au besoin du secteur résidentiel existant qu'aux futurs développements.

5 Atténuer les nuisances générées par le chemin de fer, l'autoroute et les secteurs industriels par le choix d'affectation du sol (zone d'emplois, parc, etc.), des techniques de construction appropriées (insonorisation, fenestration, etc.) ainsi que des aménagements paysagers adaptés (talus, écran acoustique, surprofondeur de lot).

6 Revoir certaines trames de rue afin de désenclaver les secteurs et inclure la notion de rues partagées.

7 Consolider les secteurs d'emplois localisés au croisement des boulevards Décarie et Marcel-Laurin et la voie ferrée.

8 Diminuer les exigences de stationnement à proximité des stations de métro et du REM.

9 Assurer la qualité architecturale et paysagère des nouveaux projets ainsi que l'intégration des principes de développement durable dans les outils réglementaires (PPCMOI, zonage, PIIA, etc).

10 Planifier des équipements collectifs adéquats pour bonifier l'offre de service aux résidents et augmenter l'attrait du secteur à l'échelle municipale.

11 Minimiser l'effet d'îlot de chaleur et assurer une gestion durable des eaux de pluie par des aménagements adéquats, autant sur le domaine public que privé, dont des aires de plantation de dimension suffisante au développement d'une canopée adéquate et à l'infiltration des eaux.

22.4.5 Centre d'affaires et de commerce

Le Centre d'affaires et de commerce fera l'objet d'une démarche de planification détaillée afin de profiter de son grand potentiel de développement, difficile à exploiter en raison d'une problématique complexe.

Ce potentiel repose sur la position stratégique du secteur au cœur de l'arrondissement, sur la présence de voies de circulation importantes, sur la sous-utilisation de l'espace et sur la construction résidentielle. Toutefois, le secteur projette une image peu flatteuse : les lieux semblent déstructurés et désorganisés, l'automobile est omniprésente, la végétation est quasi inexistante et des lignes de transport d'énergie traversent le secteur. Afin de pallier cette complexité, les enjeux sont traités en deux sous-secteurs distincts.

22.4.5.1 Centre d'affaires et de commerce

Orientations générales

- Profiter du plein potentiel des sites sous-utilisés par une intensification et une diversification des activités
- Favoriser l'animation du secteur en y maximisant l'interaction entre les bâtiments et la rue
- Aménager les domaines public et privé de manière à valoriser les déplacements piétonniers, cyclistes et en transport collectif
- Améliorer l'image générale du secteur, notamment en matière d'architecture, d'aménagement paysager, d'implantation des bâtiments et d'affichage commercial



Problématique

Le Centre d'affaires et de commerce est effectivement le cœur géographique de l'arrondissement. Il s'agit d'un secteur où se concentrent les activités commerciales et de service. La desserte se fait principalement en voiture, ce qui explique les vastes espaces de stationnement. Ces espaces sous-utilisés constituent en quelque sorte le potentiel du secteur. Il est possible d'y construire des bâtiments qui pourraient accueillir d'autres activités d'emplois ou même de l'habitation.

La construction de nouveaux bâtiments et l'introduction de nouvelles activités favoriseraient l'animation du secteur, qui est particulièrement faible en dehors des heures d'affaires, en augmentant la fréquentation et en la répartissant sur une plus grande partie de la journée.

Évidemment, l'omniprésence des voitures, la qualité actuelle de l'aménagement des domaines public et privé et le type d'affichage commercial n'encouragent pas la marche et le cyclisme.

Afin de faire face à ces enjeux, un comité de travail pourrait être mis sur pied pour encourager la concertation et la participation de différents intervenants.

Balises d'aménagement

1 Favoriser la densification du cadre bâti par le développement des terrains sous-utilisés.

2 Restreindre la construction de commerces de grande surface et encadrer rigoureusement la qualité de ce type de commerces par des normes architecturales et paysagères et des critères de PIIA.

3 Étudier la possibilité de permettre l'habitation dans certaines parties du centre d'affaires et de commerce.

4 Améliorer l'encadrement de la voie publique en réduisant les marges de recul ainsi qu'en favorisant la construction de bâtiments au gabarit plus important et un aménagement des aires de stationnement mieux paysagées et intégrées, afin de renforcer l'interaction entre le domaine public et les commerces, notamment.

5 Rehausser la qualité de l'aménagement des domaines public et privé de façon à les rendre plus confortables, sécuritaires et agréables à fréquenter et de manière à valoriser les déplacements piétonniers et cyclistes.

6 Favoriser l'enfouissement des réseaux de distribution électrique et câblée.

7 Favoriser une production architecturale de qualité.

8 Réglementer l'affichage commercial de manière à limiter leur impact visuel.

9 Favoriser l'utilisation du transport collectif pour accéder au secteur.

22.4.5.2 Boulevard Cavendish

Orientations générales

- Assurer la mise en valeur de cette voie d'entrée de l'arrondissement
- Améliorer l'image générale du secteur, notamment pour ce qui est de l'architecture, de l'aménagement paysager et de l'implantation des bâtiments
- Favoriser les déplacements en transport collectif et à vélo
- Établir des liens entre les secteurs situés de part et d'autre du boulevard Cavendish

Problématique

Le boulevard Cavendish est une voie de circulation importante, car bon nombre de gens l'empruntent pour accéder à l'arrondissement depuis l'autoroute 40. Les déplacements sur le boulevard augmenteront par suite de son raccordement au boulevard Toupin au nord et de son prolongement vers Mont-Royal et Côte-Saint-Luc au sud.

Toutefois, le manque d'encadrement de la voie et la présence de terrains de stationnement de grande superficie créent un effet de discontinuité. Cela nuit à l'image d'un secteur bénéficiant d'une grande visibilité et occupant une position stratégique.

De plus, la configuration actuelle du boulevard ne facilite que les déplacements en automobile. Or, les déplacements à pied et à vélo deviendront plus nombreux au cours des prochaines années avec le développement de Bois-Franc et du Nouveau Saint-Laurent et la revitalisation du Centre d'affaires et de commerce.

En outre, l'emprise combinée des voies de circulation et des lignes de transport d'énergie est beaucoup plus large que celle requise normalement pour l'aménagement d'un axe routier de cette importance. Le boulevard Cavendish constitue donc une barrière entre le centre d'affaires et de commerce et les milieux de vie. L'effet de barrière n'est même pas atténué par un aménagement de qualité.



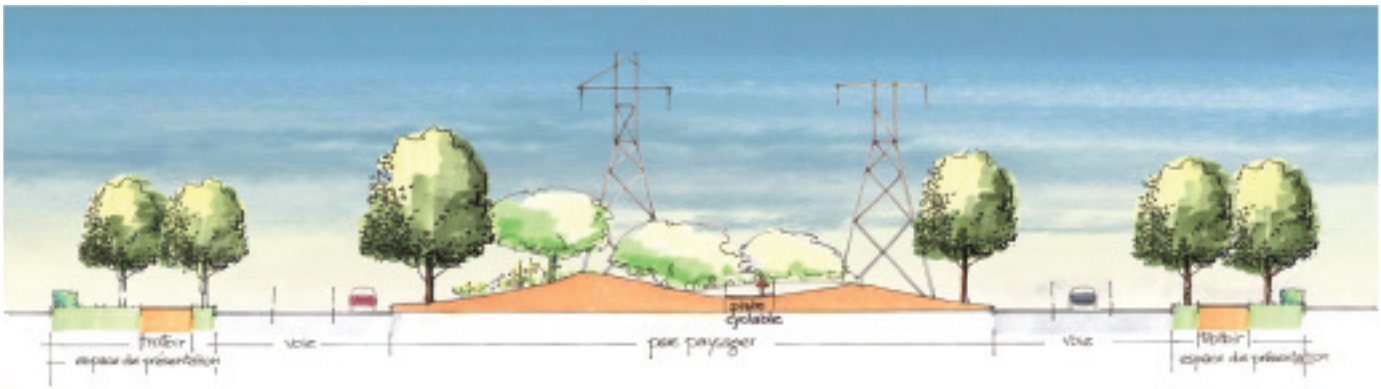
Réaménagement potentiel de l'emprise du boulevard Cavendish

(illustrations pour fins de représentation seulement)

État actuel



Proposition



Balises d'aménagement

1 Améliorer la qualité de l'aménagement du boulevard, notamment par la plantation d'arbres et l'enfouissement des réseaux de distribution électrique et câblée.

2 Favoriser un réaménagement des bretelles nord-est de l'échangeur Cavendish afin de dégager des terrains sous-utilisés et de renforcer le caractère urbain du secteur.

3 Élaborer des critères destinés à favoriser la construction de bâtiments présentant un grand intérêt architectural.

4 Favoriser la construction de bâtiments dont la hauteur s'apparente à celle de bâtiments de quatre à huit étages sur les îlots délimités par la rue Beaulac, le boulevard Dr.-Frederick-Philips et la voie de service de l'autoroute 40.

5 Unir les milieux de vie bordant le boulevard au Centre d'affaires et de commerce en aménageant un lien vert dans l'emprise des lignes de transport d'énergie, où le modelage du sol et l'utilisation particulière des végétaux en feront une sculpture urbaine.

6 Prévoir l'aménagement des parties administratives de bâtiments industriels en front du boulevard Cavendish afin de renforcer les liens entre le cadre bâti et le domaine public.

7 Aménager une voie cyclable dans l'emprise des lignes de transport d'énergie afin de favoriser l'utilisation du vélo pour des déplacements liés tant au travail qu'aux loisirs, et afin de faciliter l'accès aux secteurs d'emplois et aux parcs.

8 Régir l'implantation des nouveaux bâtiments afin que la façade principale et l'entrée principale soient face au boulevard Cavendish.

9 Autoriser les activités commerciales au rez-de-chaussée des bâtiments.

10 Soutenir les démarches favorisant l'enfouissemnt de la ligne de transport d'énergie électrique de 120 Kv reliant le poste de Saraguay et le poste Laurent.

22.4.6
Boulevard Décarie

Orientations générales

- Mettre en valeur le boulevard Décarie
- Consolider son caractère urbain et multifonctionnel ainsi que son animation
- Rehausser la qualité de l'architecture, de l'affichage et des vitrines commerciales
- Préserver la quiétude du secteur residentiel environnant le boulevard Décarie
- Favoriser la densification et l'intensification du caractère urbain de la rue Décarie au nord du boulevard De La Côte-Vertu tout en respectant l'échelle de la trame résidentielle adjacente



Problématique

En 1986, le boulevard Décarie a fait l'objet d'interventions majeures visant principalement l'amélioration de la convivialité pour les piétons, l'utilisation rationnelle des espaces de stationnement sur et hors rue, la qualité du bâti et du mobilier urbain. La majorité de ces interventions visaient la requalification du domaine public et ont été réalisées par la Ville de Saint-Laurent. Par la suite, les démarches entreprises pour favoriser le dynamisme commercial du boulevard (création d'une SIDAC, mise sur pied du programme Rue Principale, etc.) n'ont malheureusement pas répondu aux attentes et ont été abandonnées.

Aujourd'hui, près de vingt ans plus tard, le boulevard Décarie demeure le cœur du Vieux Saint-Laurent et de l'arrondissement, mais ne semble toujours pas tirer pleinement partie du potentiel exceptionnel que lui confère son environnement (qualité du cadre bâti, convivialité, caractère urbain, échelle humaine, forte diversité culturelle, présence de deux stations de métro, proximité d'institutions d'enseignement d'envergure, salles de spectacle, etc.). Outre un certain laisser-aller manifeste dans la qualité du cadre bâti, des vitrines et de l'affichage commercial, le boulevard souffre principalement du manque de concertation des gens d'affaires et de l'absence de vision et de stratégie commerciale d'ensemble.

Au chapitre de la circulation automobile et du stationnement, les résidents du Vieux Saint-Laurent font toujours face aux pressions engendrées par les stations de métro et les terminus d'autobus. Le prolongement du métro jusqu'à la gare Bois-Franc libérerait les lieux des automobilistes de l'extérieur qui se garent à proximité des stations de métro, ce qui contribuerait à atténuer les problèmes liés à la circulation automobile dans le secteur.

Balises d'aménagement

1 Favoriser la concentration des activités commerciales sur le boulevard Décarie et aux abords de la station de métro Côte-Vertu et y autoriser les commerces de quartier.

2 Restreindre l'étendue des zones commerciales sur les rues De L'Église et Du Collège et l'avenue Sainte-Croix tout en y autorisant les commerces de voisinage.

3 Prohiber les usages commerciaux générant des nuisances ou peu compatibles avec le caractère des lieux de par leur nature, leur envergure ou l'achalandage véhiculaire qu'ils génèrent.

4 Maintenir la réglementation visant à assurer la continuité commerciale au rez-de-chaussée et l'occupation résidentielle aux étages supérieurs de façon à soutenir l'animation des lieux.

5 Favoriser, dans les projets d'agrandissement ou de reconstruction, la continuité du cadre bâti.

6 Maintenir et préciser la procédure de PIIA en vigueur de façon à assurer :

- la préservation et la mise en valeur des bâtiments présentant un intérêt architectural;
- l'intégration des nouvelles constructions, des agrandissements ou des rénovations;
- la transparence des bâtiments au rez-de-chaussée et la symétrie des ouvertures aux étages supérieurs;
- le traitement particulier des bâtiments situés à l'intersection de deux voies de circulation d'importance;
- le traitement particulier du pourtour des ouvertures.

7 Mettre à jour la réglementation sur l'affichage et assurer son application rigoureuse et rapide (ex. : limitation de la durée des droits acquis).

8 Mettre sur pied un comité de travail afin de favoriser :

- la concertation et l'implication des différents intervenants;
- l'élaboration d'une stratégie commerciale commune (créneaux commerciaux à développer ou consolider, diversité et mixité commerciales souhaitables, publicité, etc.);
- l'élaboration d'une stratégie d'animation des lieux (événements, concerts, concours, etc.).

9 Mettre sur pied un programme d'amélioration des façades commerciales assurant un soutien professionnel aux commerçants et favorisant un effet d'entraînement.

10 Revoir l'aménagement du domaine public et consolider le verdissement.

11 Envisager l'aménagement d'une place publique linéaire en front du boulevard Décarie, à l'extrémité est du boulevard Edouard-Laurin, de manière à assurer, par un encadrement végétal approprié, la continuité de la trame urbaine, l'animation et la requalification des lieux.

12 Maintenir l'offre en stationnement public et en assurer la gestion optimale.

13 Diminuer les exigences de stationnement à moins de 500 m d'une station de métro.

14 Envisager l'aménagement d'un marché public à proximité de la station de métro Côte-Vertu.

Balises d'aménagement spécifiques à la rue Décarie au nord du boulevard De La Côte-Vertu

15 Promouvoir le prolongement du métro de la station Côte-Vertu jusqu'à la gare Bois-Franc et y transférer une partie des activités du terminus d'autobus.

16 Favoriser la transformation de l'îlot Norgate afin d'y construire des bâtiments de trois à six étages, implantés près de l'emprise publique, ayant un taux d'implantation élevé et dont la majeure partie des espaces de stationnement seront souterrains.

17 Construire, éventuellement, un bâtiment d'envergure sur le terrain du terminus d'autobus;

18 Réaménager le domaine public et prévoir son verdissement.

19 Intégrer un espace public venant bonifier le programme de densification, marquer le caractère urbain des lieux et assurer une continuité avec la partie sud du boulevard Décarie.

20 Permettre les activités commerciales sur le boulevard De La Côte-Vertu, à proximité de la station de métro.

21 Restreindre le stationnement sur rue pour les non-résidents aux abords de la station de métro Côte-Vertu.

22 Réaménager l'intersection Décarie–Côte-Vertu de façon à faciliter le déplacement et à augmenter sa convivialité. À cet effet, évaluer l'intérêt d'aménager une place traversante donnant priorité aux piétons.

22.4.7

Campus des collèges Saint-Laurent et Vanier

Orientations générales

- Assurer la protection et la mise en valeur du patrimoine bâti, archéologique et naturel du campus
- Élaborer une vision d'ensemble du développement du site assurant la qualité et l'intégration harmonieuse des nouvelles constructions
- Développer un partenariat favorisant une utilisation commune des équipements et espaces verts à caractère collectif



Problématique

Outre les deux institutions collégiales, le territoire visé regroupe les propriétés des Sœurs Sainte-Croix, le Musée des maîtres et artisans du Québec, l'église Saint-Laurent, le cimetière paroissial ainsi que l'Institut Garvey. Cet immense site, cœur historique de Saint-Laurent, est délimité approximativement par la voie ferrée du CN, l'avenue Sainte-Croix ainsi que la ligne arrière des propriétés ayant front sur les boulevards De La Côte-Vertu et Montpellier.

La valeur historique des lieux, la qualité architecturale exceptionnelle de plusieurs bâtiments, notamment l'église (citée monument historique), la présence d'importants espaces verts d'intérêt et le caractère public des institutions justifient des interventions particulières destinées à préserver les qualités intrinsèques du site.

Dans le contexte des besoins d'agrandissement des institutions d'enseignement et du cimetière paroissial et face à la possibilité que la congrégation religieuse quitte un jour son immeuble, il devient opportun d'encadrer les projets susceptibles de modifier substantiellement le caractère de ce site exceptionnel.

Balises d'aménagement

1 Privilégier le maintien et la consolidation des vocations historiques (éducative, religieuse, etc.) et du caractère public du site.

2 Renforcer le caractère public des espaces verts du campus et faciliter leur accessibilité par la population de l'arrondissement. Dans cette optique, minimiser les espaces clôturés de façon à ne pas nuire à l'accessibilité aux différentes parties du site par les piétons et les cyclistes. Assurer la connexion du réseau cyclable projeté aux espaces verts du campus.

3 Évaluer la cohérence du réseau de circulation interne du campus et de l'implantation des constructions n'ayant pas de relation directe avec le réseau public de circulation.

4 Procéder à une analyse détaillée du patrimoine bâti, archéologique et naturel afin de documenter et qualifier les différentes composantes du site et de mieux définir les attentes de l'arrondissement sur le plan :

- de la vocation, de la densité de construction, du gabarit et de la hauteur des bâtiments;
- de la préservation et de la mise en valeur du patrimoine bâti, archéologique et naturel;
- de l'intégration des nouvelles constructions;
- de l'accessibilité au site et des liens (véhiculaires, cyclables, piétonniers).

5 Élaborer des objectifs et des critères de PIIA spécifiquement adaptés aux particularités du site et visant la protection et la mise en valeur du patrimoine architectural et paysager du campus.

6 Protéger de la démolition les bâtiments présentant un grand intérêt historique ou architectural.

7 Assurer la protection des vestiges archéologiques lors des travaux d'excavation publics ou privés réalisés dans le secteur d'intérêt archéologique à fort potentiel du campus.

8 Élaborer, en collaboration avec les autorités concernées, un plan directeur de développement visant à encadrer les nouveaux projets de construction de façon :

- que ces projets contribuent à la cohérence et à la qualité des lieux;
- que la protection des espaces verts d'intérêt soit assurée (révision des besoins de stationnement, élaboration d'un plan de gestion des espaces de stationnement, identification des espaces verts à protéger, etc.).

9 Dresser, en collaboration avec les autorités concernées, le bilan de la fréquentation de différents équipements du campus (équipements sportifs, culturels, etc.) dans l'optique de leur utilisation optimale et de leur usage partagé.

22.4.8

Boulevard Thimens et rue Lucien-Thimens

Orientations générales

- Répondre aux besoins nombreux et variés en services et équipements
- Renforcer la vocation civique et récréative de l'axe du boulevard Thimens
- Favoriser les déplacements à vélo
- Transformer à des fins résidentielles les environs de la rue Lucien-Thimens



Problématique

Ce secteur de planification détaillée ne présente pas un caractère homogène. Les abords du boulevard Thimens, l'une des principales voies de circulation de l'arrondissement, se veulent à la fois résidentiels, institutionnels, récréatifs et industriels, alors que les environs de la rue Lucien-Thimens sont essentiellement occupés par des entreprises industrielles.

Plusieurs services aux résidents ne sont disponibles que dans le noyau traditionnel de l'arrondissement. Or, avec la construction massive de logements dans les secteurs Bois-Franc et Nouveau Saint-Laurent, la répartition de la population a changé. Il y a donc lieu de s'interroger sur la répartition géographique des services et des équipements culturels, récréatifs et sportifs dans l'arrondissement. Le rôle civique et récréatif des abords du boulevard pourrait être renforcé, surtout si l'accès au secteur est facilité par la mise en place du réseau cyclable.

Dans cette optique, il serait souhaitable d'accroître le nombre de résidents vivant à distance de marche du parc Marcel-Laurin et du centre sportif Raymond-Bourque grâce à la transformation des environs de la rue Lucien-Thimens, un secteur occupé par des entreprises industrielles et circonscrit par des secteurs résidentiels. Cette proximité pose quelques défis, car les activités industrielles, tel l'entreposage extérieur, causent des nuisances. À cela vient s'ajouter la faible qualité architecturale des bâtiments industriels. Comme ces derniers sont désuets et d'une taille qui ne convient plus à nombre d'activités industrielles, la transformation des environs de la rue Lucien-Thimens à des fins résidentielles est souhaitable.

Balises d'aménagement

1 Analyser les besoins à moyen et long terme de l'arrondissement en services et équipements communautaires, culturels, récréatifs et sportifs.

2 Élaborer un plan d'aménagement du parc Marcel-Laurin et aménager la partie boisée de ce dernier.

3 Privilégier la construction de bâtiments publics de nature communautaire, culturelle, récréative ou sportive et destinés à desservir l'ensemble des résidents dans le parc Marcel-Laurin, en front du boulevard Thimens.

4 Aménager une voie cyclable le long du boulevard Thimens afin de favoriser l'utilisation du vélo pour des déplacements liés tant au travail qu'aux loisirs, et afin de faciliter l'accès aux secteurs d'emplois et aux parcs.

5 Transformer graduellement les environs de la rue Lucien-Thimens à des fins résidentielles.

6 Mettre en valeur le terrain situé au nord-est de l'intersection des boulevards Thimens et Alexis-Nihon à des fins résidentielles.

7 Mettre en valeur l'extrémité est du boulevard Thimens afin d'accentuer le caractère civique des lieux et mettre en valeur le centre des loisirs.

22.5 Les programmes particuliers d'urbanisme

22.5.1 Le programme particulier d'urbanisme du Technoparc Saint-Laurent

Le présent chapitre d'arrondissement du Plan d'urbanisme reconduit le programme particulier d'urbanisme (PPU), en vigueur depuis 1990, pour le Technoparc Saint-Laurent et ses environs. Le contenu de ce PPU a cependant été mis à jour et simplifié de façon à prendre en considération les nombreuses réalisations qui ont eu lieu jusqu'à maintenant dans ce secteur.

Problématique

D'une superficie approximative de 415 hectares, le territoire visé par le PPU du Technoparc Saint-Laurent est délimité par l'autoroute Félix-Leclerc (A-40) au nord, l'autoroute Chomedey (A-13) à l'est, le territoire de l'Aéroport international Pierre-Elliot-Trudeau de Montréal au sud et les limites de l'arrondissement à l'ouest. Ce territoire se subdivise en deux secteurs distincts, soit :

- le secteur désigné comme le Technoparc Saint-Laurent, situé à l'ouest des rues Abrams et Vanden-Abeele, et dont l'administration relève de l'organisme Technoparc Saint-Laurent. D'une superficie d'environ 325 hectares, ce site est consacré à des entreprises effectuant, à divers degrés, des activités de recherche en haute technologie et œuvrant dans le domaine de l'aérospatiale, de la biotechnologie, de la pharmacologie, des communications ou de l'informatique. La nature des entreprises qui composent généralement un tel parc commande un aménagement de prestige. Ainsi, la majeure partie des intentions d'aménagement du PPU portent sur le site du Technoparc, dont plus de la moitié demeure à développer.
- le secteur subsidiaire, comprenant le reste du territoire, regroupe des entreprises actives dans le transport, l'entreposage, la distribution et la fabrication de marchandises. Ce site, presque entièrement développé, est désigné comme le secteur subsidiaire du Technoparc à cause des liens étroits qui l'unissent à celui-ci. Le PPU cherchera donc à harmoniser le développement de ce secteur avec celui du Technoparc.

Technoparc Saint-Laurent

Objectif 1 – Consolider la vocation du Technoparc

Moyen de mise en œuvre

1. Maintenir les dispositions réglementaires exigeant un ratio minimal d'activités de recherche et développement par établissement.

Objectif 2 – Assurer un environnement de qualité et attractif

Moyens de mise en œuvre

1. Maintenir les dispositions réglementaires visant notamment à assurer :
   - une implantation des bâtiments relativement près de la rue (identification d'un recul minimal et maximal);
   - l'enfouissement des réseaux aériens de distribution d'énergie et de communication;
   - l'intégration d'éléments de verdure dans l'aménagement des espaces de stationnement;
   - la qualité des matériaux de revêtement extérieur autorisés;
   - le contrôle des vibrations et du bruit générés par un usage.
2. Maintenir la procédure de PIIA visant à assurer la qualité architecturale des bâtiments et la qualité de l'aménagement des terrains.
3. Par l'intermédiaire de la réglementation d'urbanisme, exiger des normes de construction additionnelles à proximité des corridors aériens (disposition des ouvertures, insonorisation, climatisation, etc.).

Objectif 3 – Répondre aux besoins spécifiques des entreprises en matière de commerces et de services

Moyen de mise en œuvre

1. Prévoir des dispositions réglementaires :
   - autorisant des espaces commerciaux et de services visant à répondre aux besoins des entreprises en place;
   - autorisant, à l'intérieur des industries, des usages complémentaires répondant aux besoins des employés, tels des centres de conditionnement, des cafétérias, des centres de santé, etc.

Objectif 4 – Favoriser l'implantation d'entreprises pouvant tirer parti d'un accès direct à l'Aéroport international Pierre-Elliot-Trudeau de Montréal

Moyen de mise en œuvre

1. Inciter les autorités du Technoparc Saint-Laurent et des aéroports de Montréal (ADM) à prioriser l'implantation d'entreprises du domaine de l'aérospatiale sur les terrains limitrophes de l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal.

Objectif 5 – Préserver et mettre en valeur les espaces naturels existants

Moyens de mise en œuvre

1. Assurer la protection du marais existant dans la partie sud-ouest du Technoparc. Pour ce faire :
   - maintenir le zonage « parc et espace vert » de cet espace naturel;
   - aménager les lieux afin d'en assurer la mise en valeur tout en y limitant les aménagements et interventions.
2. Assurer la protection et la mise en valeur de la coulée du ruisseau Bertrand dans le cadre de la mise en valeur de l'écoterritoire.

Objectif 6 – Favoriser le démantèlement des voies ferrées sur le site afin de remettre ces espaces en développement

Moyen de mise en œuvre

1. Établir un partenariat avec le CN pour garantir le démantèlement et pour acquérir les espaces résiduels.

Objectif 7 – Favoriser l'accessibilité au Technoparc en transport collectif et en vélo

Moyens de mise en œuvre

1. En collaboration avec le Centre de gestion des déplacements Saint-Laurent (CGD), l'Agence métropolitaine de transport (AMT) et la Société de transport de Montréal (STM) :
   - améliorer la desserte du Technoparc depuis les stations de métro et les gares de train;
   - maintenir et consolider le programme Allégo de gestion des déplacements en milieu de travail.
2. Relier le réseau cyclable du Technoparc au réseau cyclable de l'arrondissement par le parc du Bois-de-Liesse.

Objectif 8 – Minimiser la circulation des véhicules lourds dans les limites du Technoparc

Moyen de mise en œuvre

1. Prévoir une réglementation sur la circulation routière.

Secteur subsidiaire

Objectif 1 – Privilégier les activités manufacturières découlant des activités de recherche et de développement effectuées dans le Technoparc.

Moyens de mise en œuvre

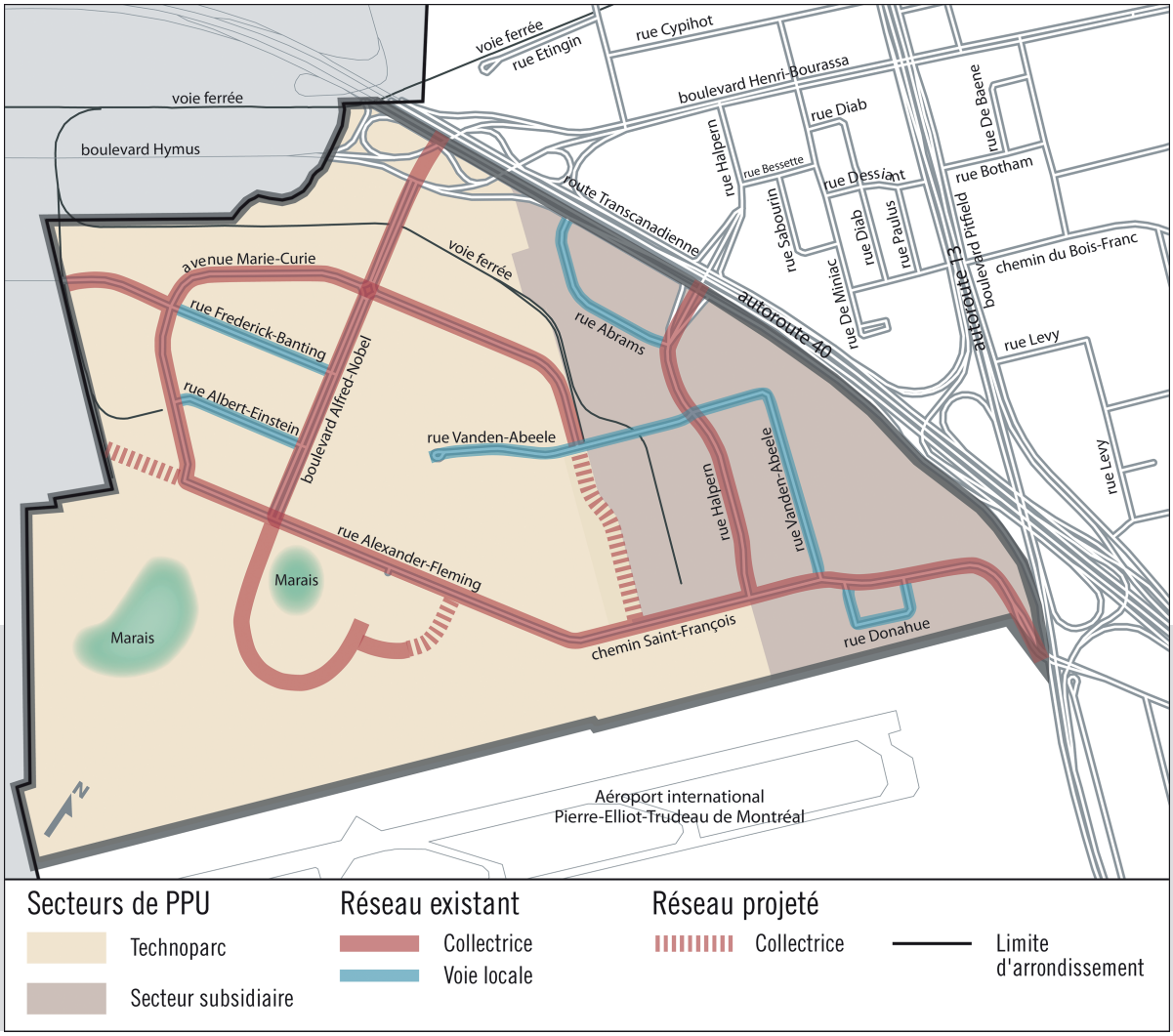
1. Par l'intermédiaire de la réglementation d'urbanisme :
   - Privilégier l'établissement d'activités manufacturières complémentaires aux activités de recherche et de développement du Technoparc;
   - Prohiber les activités industrielles polluantes ou générant peu d'emplois (ex. : les activités de transport).

Objectif 2 – Assurer la transition harmonieuse au plan esthétique entre le Technoparc et le secteur subsidiaire.

Moyens de mise en œuvre

1. Soumettre à la procédure de PIIA les propriétés limitrophes au chemin Saint-François, à la rue Halpern et la portion de la rue Vanden-Abeele donnant accès au Technoparc.
2. Prohiber l'entreposage et le stockage à l'extérieur des bâtiments.

Programme particulier d'urbanisme du Technoparc



22.6

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

Découlant des orientations du Plan, l'extrait de la carte de l'affectation du sol applicable à l'arrondissement de Saint-Laurent 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, s'appliquent à 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 Saint-Laurent 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 Saint-Laurent.

Le patrimoine bâti

Conformément à l'objectif 15 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 (voir la carte « Le patrimoine bâti ») 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 delogements 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	COMPOSANTES	NOTES
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.	■ 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	
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. Pour l'église St. James United (463, rue Sainte-Catherine Ouest), cette affectation permet également les commerces et les bureaux, à la condition qu'ils 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. Pour l'église Saint-Louis-de-Gonzague (2330, terrasse Mercure), cette affectation permet également un usage résidentiel dans l'ancien presbytère (2300, terrasse Mercure) faisant partie de l'ensemble institutionnel qu'il forme avec l'église, à la condition qu'il soit autorisé par un règlement adopté en vertu du paragraphe 4° du premier alinéa de l'article 89 de la Charte de la Ville de Montréal, métropole du Québec.

(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 1er avril 2015.

L'affectation du sol

Arrondissement de Saint-Laurent

- Secteur résidentiel
- Secteur mixte
- Secteur d'activités diversifiées
- Secteur d'emplois
- Grand équipement institutionnel
- Couvent, monastère ou lieu de culte
- Agricole
- Conservation
- Grand espace vert ou parc riverain
- Grande emprise ou grande infrastructure publique
- Limite d'arrondissement

Voir Tableau 3.1.1 pour la description des catégories d'affectation du sol.

0 500 1000 m

Plan d'urbanisme

Service de la mise en valeur du territoire

Montréal

Septembre 2020

Paramètres de densité >

Arrondissement de Saint-Laurent

Orientation

Maintenir le caractère des secteurs

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

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.

Secteurs établis

Secteur 22-01 :
- Bâti de un ou deux étages hors-sol
- Taux d'implantation au sol moyen

Secteur 22-02 :
- Bâti de deux à quatre étages hors-sol ou un maximum de 20 mètres de hauteur
- Taux d'implantation au sol moyen

Secteur 22-03 :
- Bâti de deux à six étages hors-sol
- Taux d'implantation au sol faible ou moyen

Secteur 22-04 :
- Bâti de un ou deux étages hors-sol
- Taux d'implantation au sol faible ou moyen

Secteur 22-05 :
- Bâti de quatre à six étages hors-sol
- Taux d'implantation au sol moyen

Secteur 22-06 :
- Bâti de quatre étages hors-sol ou plus
- Taux d'implantation au sol moyen
- C.O.S. maximal : 3,0.

Secteur 22-07 :
- Bâti de deux à quatre étages hors-sol
- Taux d'implantation au sol moyen

Secteur 22-08 :
- Bâti de un à quatre étages hors-sol
- Taux d'implantation au sol faible ou moyen

Secteur 22-09 :
- Bâti de un à quatre étages hors-sol
- Taux d'implantation au sol faible ou moyen

Secteur 22-10 :
- Bâti de un à six étages hors-sol
- Taux d'implantation au sol faible ou moyen

Secteur 22-11 :
- Bâti de deux ou trois étages hors-sol
- Taux d'implantation au sol moyen

Secteur 22-12 :
- Bâti de trois à six étages hors-sol
- Taux d'implantation au sol moyen ou élevé

Secteur 22-13 :
- Bâti de six étages hors-sol ou plus
- Taux d'implantation au sol moyen
- C.O.S. maximal : 3,0.

Secteur 22-14 :
- Bâti de un ou deux étages hors-sol
- Taux d'implantation au sol moyen

Secteur 22-15 :
- Bâti de deux étages hors-sol ou plus
- Taux d'implantation au sol moyen ou élevé
- C.O.S. maximal : 3,0.

Secteur 22-16 :
- Bâti de un à quatre étages hors-sol ou un maximum de 20 mètres de hauteur
- Taux d'implantation au sol faible ou moyen

Secteur 22-17 :
- Bâti de deux à six étages hors-sol
- Taux d'implantation au sol faible ou moyen

Secteur 22-18 :
- Bâti de un étages hors-sol ou plus
- Taux d'implantation au sol faible ou moyen
- C.O.S maximal : 3,0.

Secteur 22-19 :
- Bâti de deux à dix étages hors-sol
- Taux d'implantation au sol faible ou moyen

Secteur 22-20 :
- Bâti de deux à huit étages hors-sol
- Taux d'implantation au sol faible ou moyen

Arrondissement de Saint-Laurent

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 22-T1 :
- Bâti de deux à quinze étages hors-sol
- Taux d'implantation au sol moyen ou élevé
- C.O.S. minimal : 1,0
- C.O.S. maximal : 6,0

Secteur 22-T2 :
- Bâti de trois étages hors-sol ou plus
- Taux d'implantation au sol moyen ou élevé
- C.O.S. minimal : 1,0
- C.O.S. maximal : 6,0

Secteur 22-T3 :
- 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 : 4,0

Secteur 22-T4 :
- Bâti de deux étages hors-sol ou plus
- Taux d'implantation au sol moyen ou élevé

La réglementation d'urbanisme doit encadrer la gradation des densités, des hauteurs et des taux d'implantation au sol dans une zone de façon à préserver l'échelle humaine et à assurer l'intégration des nouvelles constructions en tenant compte du cadre bâti existant, des impacts éoliens et sur l'ensoleillement.

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.

La densité de construction

Arrondissement de Saint-Laurent

Densité

Forte

Faible

Non applicable

Conservation

Grand espace vert ou parc riverain

22-01 Numéro du secteur

Secteur à transformer ou à construire

Limite d'arrondissement

Plan d'urbanisme

Montréal

0 500 1000 m

Septembre 2020

Les parcs et les espaces verts

Arrondissement de Saint-Laurent

- Parc
- Golf
- Grand cimetière
- Limite d'arrondissement

0 500 1000 m

Plan d'urbanisme

Service de la mise en valeur du territoire

Montréal

Septembre 2020

Le patrimoine bâti

Arrondissement de Saint-Laurent

- 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

N

0 500 1000 m

Janvier 2016

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

Arrondissement de Saint-Laurent

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 56, ces lieux de culte sont couverts par la catégorie d'affectation du sol « Couvent, monastère ou lieu de culte ».

Conformément à l'objectif 15 de la partie I du Plan d'urbanisme, 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

- 1795, avenue O'Brien
  (Saint Laurent Presbyterian/
  Bethel Pentecostal)
- 3060, boulevard De la Côte-Vertu
  (Bethel Baptist)
- 875, boulevard Marcel-Laurin
  (Our Lady of Fatima)
- 2600, rue Badeaux
  (Beth Ora)
- 1720, rue Décarie
  (Saint Paul Evangelical Lutheran)
- 1650, rue Decelles
  (Saint Mark's Anglican)
- 1600, rue De L'Église
  (St. Andrew's Norwood)
- 1895, rue De l'Église
  (Église Saint-Sixte)
- 1555, rue Poirier
  (Norwood Seventh Day Adventist/
  Norwood United)
- 1055, rue Tassé
  (Église Saint-Hippolyte)

Les couvents

- 5915-35, chemin De La Côte-de-Liesse
  (Crèche d'Youville)

Les habitations

- 825, boulevard De La Côte-Vertu
- 3902, chemin Bois-Franc
  (Maison Robert)
- 1025, rue O'Brien

Les édifices industriels

- 6125, chemin De La Côte-de-Liesse