

An aerial architectural rendering of a city grid. A prominent red transit line runs diagonally through the center. Buildings are shown in white and grey, with green spaces and trees interspersed. A park area with winding paths and trees is visible in the lower-left quadrant. The overall style is clean and modern.

# PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME

**Boulevard PIE-IX**

Montréal-Nord  
**Montréal** 

# Programme particulier d'urbanisme

Le Plan d'urbanisme (PU) est le document de référence en matière d'aménagement du territoire de la Ville de Montréal. Le plan d'urbanisme doit être conforme aux objectifs du Schéma d'aménagement et de développement (SAD) de l'agglomération de Montréal et aux dispositions de son document complémentaire. Un programme particulier d'urbanisme (PPU) est une composante du plan d'urbanisme. Le plan d'urbanisme réfère à la planification de l'ensemble du territoire municipal tandis que le PPU permet d'apporter plus de précisions quant à la planification de certains secteurs qui suscitent une attention toute particulière de la part du conseil municipal<sup>1</sup>.

En vertu du SAD, une partie du territoire du présent PPU est désignée comme un secteur à construire et à transformer. De plus, dû à la présence de la gare du train de l'Est, une partie du boulevard est également incluse dans une aire TOD (Transit Oriented Development). Pour ces secteurs désignés, le SAD détermine des objectifs de densification résidentielle à respecter. Le PPU est assujéti à ces objectifs et doit respecter les cibles de densité résidentielle minimales indiquées aux cartes 32 et 33 du SAD.

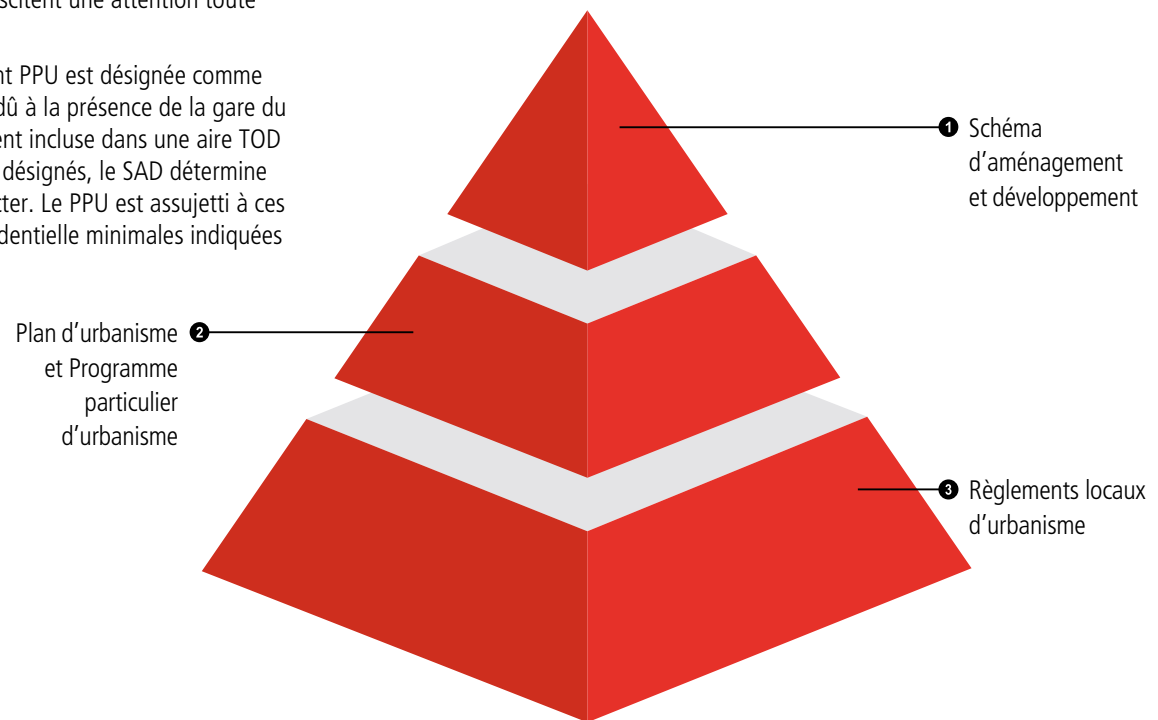


Figure 1 : Concordance réglementaire

1 Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation, Programme particulier d'urbanisme, La prise de décision en urbanisme, 2020, [en ligne]

# Le SRB Pie-IX : porteur d'un grand projet urbain

Le Programme particulier d'urbanisme Boulevard Pie-IX (PPU) s'inscrit dans la suite des actions posées par le Bureau de projet de l'arrondissement de Montréal-Nord et des planifications stratégiques *Montréal-Nord 2020, moi, j'y crois !* et *Oser ensemble : Montréal-Nord 2016-2025*.

La requalification du boulevard Pie-IX prend appui sur plusieurs grands projets d'infrastructure dont le réaménagement du carrefour Henri-Bourassa–Pie-IX et de l'entrée de la ville, la reconstruction du pont Pie-IX, l'aménagement de la gare Montréal-Nord et l'implantation du service rapide par bus (SRB).

« Le service rapide par bus (SRB) du boulevard Pie-IX est un projet de transport collectif structurant et performant, intégré à la reconstruction et à la requalification du boulevard Pie-IX, entre l'est de Laval et Montréal. Ces infrastructures accueilleront plusieurs lignes de la STM et d'autres sociétés de transport qui emprunteront quotidiennement, en entier ou en partie, le boulevard Pie-IX. Ce projet améliorera l'offre de service bus des quartiers adjacents au SRB Pie-IX, mais également celui des secteurs plus éloignés »<sup>2</sup>.

Le SRB permettra de relier Laval à Montréal. Les autobus se rendront à la station Pie-IX de la ligne verte du métro de Montréal. Subséquemment au prolongement de la ligne bleue du métro, un arrêt pour les autobus du SRB sera ajouté à la future station prévue à l'intersection de la rue Jean-Talon et du boulevard Pie-IX. À terme, on indique que la fréquence des autobus du SRB sera comparable à celle du métro. Ce projet de transport structurant contribuera largement à améliorer la connectivité de Montréal-Nord avec les autres secteurs de la ville.

L'arrondissement profite de tous ces projets, alliés à une diminution du flux de circulation sur l'axe Pie-IX, effet direct du prolongement de l'autoroute 25, pour orchestrer une requalification complète du boulevard Pie-IX en misant sur les milieux de vie et en appliquant les principes d'un TOD dans une perspective de développement durable et responsable.



Station De Castille, Bureau de projet intégré SRB Pie-IX.

2 Société de transport de Montréal, Projet intégré SRB Pie-IX, 2021, [en ligne]

# Un boulevard restitué à sa communauté

L'arrondissement de Montréal-Nord a mis en place le Bureau de projets à même le boulevard Pie-IX pour établir un lien de proximité avec la population locale, les gens d'affaires ainsi que l'ensemble des partenaires pouvant contribuer à la définition et la concrétisation des grands projets au sein de son territoire.

L'élaboration du PPU Boulevard Pie-IX aura permis d'associer, en amont et tout au long de la démarche de planification, la communauté locale afin de bien cerner les attentes quant au réaménagement de cet axe économique et de ce milieu de vie.

La réalisation du PPU a été un exercice continu de planification depuis 2013. L'objectif de cette planification est d'inclure les meilleures pratiques d'aménagement et de tenir compte de la réalité du marché.

## **Workshop : Lisons le boulevard Pie-IX**

Ce premier atelier visait à faire part de la lecture actuelle du milieu et d'échanger sur les problématiques, les constats et les préoccupations de sorte à définir les grands principes directeurs devant guider le réaménagement du boulevard et de ses abords.

## **Porte ouverte : Planifions et réalisons ensemble le boulevard Pie-IX**

La porte ouverte permet un rassemblement spontané de divers intervenants provenant du milieu ou non de façon à échanger sur la vision d'aménagement et de développement qui se concrétise et sur les interventions à privilégier. Elle s'inscrit dans un enchaînement d'amélioration continue de la planification et de l'amorce de sa mise en œuvre en favorisant des liens d'affaires et de partenariats.

## **Entrevues avec des acteurs du milieu**

L'arrondissement a réalisé une analyse immobilière afin de tenir compte de la capacité du marché à soutenir l'offre engendrée par une augmentation de la densité résultant de la planification. Des entrevues avec divers acteurs économiques du milieu furent réalisées afin d'appuyer la démarche.

## **Consultation publique sur la modification du plan d'urbanisme**

Plus officielle, cette consultation soutient la modification du plan d'urbanisme afin d'y enchâsser le PPU Boulevard Pie-IX et de permettre son entrée en vigueur conformément à la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme du Québec* (RLRQ, c. A-19.1).



# Table des matières

Programme particulier d'urbanisme .....	2	2   <b>VISION</b> .....	26
Le SRB Pie-IX : porteur d'un grand projet urbain ..	3	La démarche de la vision .....	27
Un boulevard restitué à sa communauté .....	4	Thèmes et stratégies d'aménagement .....	27
<b>1   LECTURE DU LIEU</b> .....	6	Concept d'organisation spatiale .....	39
Mise en contexte .....	7	Milieus de vie .....	40
Une approche basée sur la forme urbaine et l'aménagement durable .....	7	Énoncé de vision : Les secteurs d'ambiance .....	41
Localisation .....	8	<b>3   CADRE D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT</b> .....	43
Historique de l'arrondissement de Montréal-Nord .....	8	Balises générales d'aménagement .....	44
Historique du boulevard Pie-IX .....	9	Principes directeurs d'aménagement et balises d'aménagement par secteur .....	47
Profil sociodémographique de l'arrondissement .....	10	Secteur A : Quartier de la gare (TOD) .....	47
Territoire d'application du PPU .....	11	Secteur B : Place du quartier Forest .....	51
L'analyse du secteur par thèmes .....	12	Secteur C : Pôle éducatif et communautaire .....	55
Thème 1 : Forme urbaine .....	12	Secteur D : Pôle d'entrée de ville .....	58
Thème 2 : Mobilité .....	15	Secteur E : Pôle civique .....	61
Thème 3 : Vocation et viabilité économique .....	18	Secteur F : Îlots résidentiels .....	64
Thème 4 : Mixité sociale .....	21	Plan de mise en œuvre .....	66
Thème 5 : Durabilité .....	23	Stratégies réglementaires .....	68
Synthèse des forces, faiblesses, contraintes et opportunités .....	24		



# LECTURE DU LIEU

## Mise en contexte

Une approche basée sur la forme urbaine  
et l'aménagement durable

Localisation

Historique de l'arrondissement de Montréal-Nord

Historique du boulevard Pie-IX

Profil sociodémographique de l'arrondissement

Territoire d'application du PPU

## L'analyse du secteur par thèmes

Thème 1 : Forme urbaine

Thème 2 : Mobilité

Thème 3 : Vocation et viabilité économique

Thème 4 : Mixité sociale

Thème 5 : Durabilité

## Synthèse des forces, faiblesses, contraintes et opportunités

# Mise en contexte

## Une approche basée sur la forme urbaine et l'aménagement durable

La planification du réaménagement du boulevard Pie-IX s'appuie sur les principes découlant du *Human oriented development* (HOD), du *Pedestrian oriented development* (POD) et du *Transit-oriented development* (TOD). Ces principes ont été déclinés en cinq thèmes de planification et d'aménagement (forme urbaine, mobilité, vocation et viabilité économique, mixité sociale et durabilité).

L'analyse du territoire, incluant les observations, les forces et les faiblesses a été réalisée à partir de ces cinq thèmes desquels découlent les neuf stratégies d'aménagement permettant la mise en œuvre de la planification.

### Thème 1. Forme urbaine

La forme urbaine ou la morphologie urbaine peut être définie comme l'ensemble des formes que prend un secteur donné, une ville ou son agglomération sous l'influence de sa localisation géographique, de l'histoire de son développement, de ses habitats, monuments, décors et de tous ses aménagements. Le piéton et l'humain sont d'ailleurs au centre des préoccupations.

### Thème 2. Mobilité

Ce thème définit l'expérience de la mobilité dans un objectif de la simplifier, qu'elle soit efficace et intégrée, pour tous les usagers. La mobilité est une approche de gestion et d'aménagement du territoire qui favorise l'intégration des divers types de transports et qui privilégie des modes de déplacement alternatifs permettant, entre autres, la diminution des émissions de polluants (GES). L'analyse porte sur les divers modes de déplacement, l'harmonisation et le design des différentes interfaces ainsi que la densification adaptée et articulée autour du mode de transport collectif.

### Thème 3. Vocation et viabilité économique

Ce thème s'appuie principalement sur l'organisation spatiale, la répartition des fonctions économiques sur le territoire, sur l'accès aux commerces et la densité commerciale, de même que sur la dynamique du parcours offert aux usagers. Le thème s'appuie également sur les choix favorisant le dynamisme et la compétitivité économique et répondant aux critères de développement et d'aménagement durable.

### Thème 4. Mixité sociale

La mixité (parfois appelée diversité) sociale réfère à la présence simultanée ou la cohabitation, en un même secteur géographique, de personnes appartenant à des catégories socioprofessionnelles, à des cultures, à des nationalités, à des tranches d'âge différentes. Cette notion, appliquée à un milieu de vie (un quartier par exemple), suppose une forme d'hétérogénéité en opposition avec des milieux de vie homogènes destinés à une proportion restreinte de la population (communauté ou classe sociale précise)<sup>3</sup>.

### Thème 5. Durabilité

Le thème de durabilité implique de bâtir des milieux de vie innovants et respectueux des quartiers existants tout en appliquant les bonnes pratiques d'aménagements verts, durables, sobres en carbone et résilients. Nous vivons dans une nouvelle ère où la transition écologique nous amène à repenser les façons de faire, à être plus responsable afin de créer des quartiers où les nouvelles façons de consommer, de produire, de travailler, de vivre ensemble puissent aussi répondre aux grands enjeux environnementaux et sociaux de demain et des générations futures.

3 Vivre en Ville, Collectivités viables, mixité sociale, 2020, [en ligne]

## Localisation



Le territoire de l'arrondissement de Montréal-Nord est localisé au nord-est de l'île de Montréal et borde la rivière des Prairies. Il est délimité au sud par la voie ferrée et à l'est, il intègre les lotissements bordant le boulevard Albert-Hudon. Du côté ouest, sa limite inclut le boulevard Saint-Michel et l'avenue Oscar. Le territoire de l'arrondissement de Montréal-Nord s'étend sur 11,1 kilomètres carrés<sup>4</sup>.

## Historique de l'arrondissement de Montréal-Nord

Le développement du territoire que l'on connaît aujourd'hui comme Montréal-Nord s'est amorcé non loin de la rivière des Prairies, les colons s'installèrent le long du tracé fondateur qu'est le boulevard Gouin. Ce territoire demeurera agricole durant deux siècles. Au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, il sera constitué en municipalité portant le nom de la paroisse du Sault-au-Récollet. En 1915, avec près de 1000 habitants, on lui donne le nom de Ville de Montréal-Nord<sup>5</sup>.

La Ville de Montréal-Nord croit à une vitesse plutôt lente avant 1950. Les résidences et les commerces se développent de manière dispersée le long des boulevards Gouin, Pie-IX

et Saint-Michel. Entre les années 1950 et 1975, elle bénéficiera d'une forte croissance démographique. On y verra se construire des développements résidentiels tels des duplex, triplex, immeubles de logements multiples et des tours d'habitation. Montréal-Nord deviendra alors une banlieue attrayante et recherchée. Des écoles, des commerces et un parc industriel s'implantent sur le territoire. L'occupation de son territoire sera presque complète dès 1970<sup>6</sup>. Aujourd'hui, l'arrondissement de Montréal-Nord, ayant été fusionné à la Ville de Montréal depuis 2002, compte près de 85 000 habitants<sup>7</sup>.



Société d'histoire et de généalogie de Montréal-Nord

4 Ville de Montréal, Profil sociodémographique – arrondissement de Montréal-Nord, mai 2018  
5 Ville de Montréal, Évaluation du patrimoine urbain de Montréal-Nord, 2005  
6 *Ibid*  
7 Ville de Montréal, Profil sociodémographique - arrondissement de Montréal-Nord, mai 2018



## Historique du boulevard Pie-IX

La vision d'envergure du boulevard Pie-IX est proposée comme une voie de communication traversant l'île du nord au sud afin de relier le fleuve Saint-Laurent à la rivière des Prairies. Ce projet est issu d'un plan d'urbanisme au début du xx<sup>e</sup> siècle porté par la Cité de Maisonneuve où l'on avait imaginé un grand boulevard assorti d'un terre-plein central et muni de lisière d'arbres l'encadrant de chaque côté. Bien que ce projet ne se soit pas réalisé en un seul geste et que le terre-plein central gazonné ait été abandonné, le boulevard Pie-IX garde tout de même une grande importance dans l'histoire du développement urbain montréalais. Ainsi le boulevard traversera diverses municipalités, il sera réalisé à des moments différents et chacune des municipalités instaurera sa réglementation de zonage et d'urbanisme. Ces éléments contribueront, comme on l'observe encore aujourd'hui, à créer sur le boulevard Pie-IX des caractéristiques différentes d'un arrondissement à l'autre<sup>8</sup>.

En 1936, le pont Pie-IX est érigé et permet de relier l'île de Montréal à Laval. Cette construction vient confirmer le boulevard Pie-IX comme lien important de déplacement. Le développement commercial le long du boulevard s'est amorcé avec la venue du centre commercial Forest en 1957. Subséquemment, on pourra observer

l'établissement d'autres commerces et restaurants s'implantant également de manière à accorder de grandes superficies aux espaces de stationnement en façade. Le boulevard Pie-IX, à Montréal-Nord, est caractérisé par une majorité de bâtiments construits après 1950. On retrouve peu de développements résidentiels tandis qu'une majorité de ces terrains sont occupés par les services reliés à l'automobile ainsi que par des magasins<sup>9</sup>. Entre 1965 et 1967, on double les voies du pont Pie-IX et on le désigne alors comme route régionale<sup>10</sup>. Cette modification viendra aussi accentuer le caractère « corridor de transit » du boulevard Pie-IX.

### Le boulevard d'aujourd'hui

L'utilisation des terrains le long du boulevard Pie-IX est caractérisée par les éléments suivants :

- des espaces verts sans programmation
- la proximité du pôle civique
- des écoles
- des commerces et des centre d'achats
- des stations-services et services à l'auto
- de grands espaces de stationnement
- des tissus résidentiels

8 Société d'histoire et de généalogie de Montréal-Nord, divers textes recueillis par J.P. Guiard cités dans LGP, Analyse des besoins et plan d'intervention - développement immobilier du boulevard Pie-IX, rapport des final, à la croisée des destinées, 2019

9 *Ibid*

10 Ville de Montréal, Évaluation du patrimoine urbain de Montréal-Nord, 2005



Boulevard Pie-IX, arrondissement de Montréal-Nord

# Profil sociodémographique de l'arrondissement

Par son caractère régional, le boulevard Pie-IX possède un pouvoir d'attraction dépassant largement les îlots adjacents. C'est pourquoi les données sociodémographiques analysées ne se limitent pas aux abords du boulevard, mais portent sur l'ensemble de l'arrondissement.

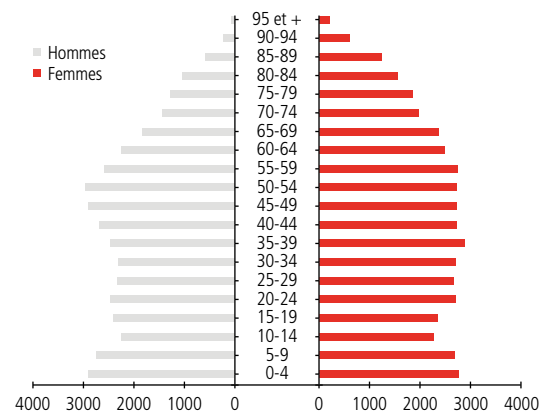
Afin de bien comprendre le territoire d'étude, il est impératif de faire ressortir les principales caractéristiques du profil sociodémographique de la population qui y vit. Celles-ci contribueront à mieux cerner les enjeux de développement. Tout d'abord, l'arrondissement de Montréal-Nord est le 10<sup>e</sup> arrondissement le plus peuplé de la Ville et est densément peuplé<sup>11</sup>, comme le démontrent ses 7 623 habitants au km<sup>2</sup>. À titre de comparaison, la densité de l'agglomération de Montréal s'établit à 4 662 habitants au km<sup>2</sup>. L'arrondissement a enregistré une croissance démographique de 0,4 % entre 2011 et 2016<sup>12</sup>.

Ensuite, les revenus médians des particuliers de l'arrondissement sont inférieurs à ceux des particuliers de l'agglomération (23 412 \$ contre 28 321 \$). Il en est de même pour ce qui est des revenus médians des ménages (42 548 \$ contre 50 227 \$.) Par ailleurs, il est nécessaire de préciser que la population de l'arrondissement est plus jeune que celle de l'agglomération. La tranche (0-14 ans) représente 19 % contre 15 %. Également, il y a une plus forte représentation de familles avec enfants (72 % contre 63 %) et il y a un plus grand nombre de familles monoparentales (30 % contre 21 %). Une plus grande proportion de la population est aussi issue de l'immigration (42 % contre 34 %)<sup>13</sup>.

Parmi tous les immigrants présents sur le territoire de l'arrondissement, environ 22 % de ceux-ci sont arrivés entre 2011 et 2016. Les immigrants les plus anciens sont arrivés au pays avant 1981 et comptent pour 19 % de l'ensemble des immigrants.

## Pyramides des âges

Arrondissement de Montréal-Nord, 2016



Sources : Statistique Canada, recensement de la population 2016.

Agglomération de Montréal, 2016

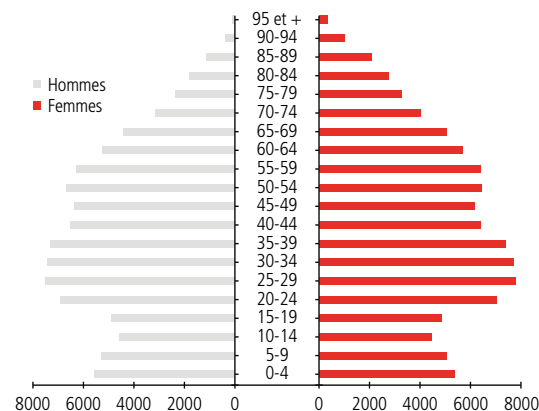


Figure 2 : Pyramides des âges, Statistique Canada, recensement de la population 2016.

11 Ville de Montréal, Profil sociodémographique – arrondissement de Montréal-Nord, mai 2018, [en ligne]

12 Ville de Montréal, Profil sociodémographique – agglomération de Montréal, mai 2018, [en ligne]

13 Ville de Montréal, Profil socio-économique – arrondissement de Montréal-Nord, mai 2018

## Territoire d'application du PPU

Le boulevard Pie-IX est un axe nord-sud structurant au sein de l'arrondissement et de l'île de Montréal puisqu'il relie le Port de Montréal à Laval et qu'il traverse une diversité de milieux de vie et de pôles économiques. Le liseré rouge sur la carte illustre les limites du territoire d'application du PPU représentant une superficie de près d'un kilomètre carré. Le territoire se situe entre l'entrée de ville, marquée par la rivière des Prairies et le boulevard Gouin, au nord, et la gare du train de l'Est au sud. Afin d'assurer l'ancrage au quartier et de répondre aux besoins des résidents, il est primordial d'intégrer à l'analyse et à la planification les tissus résidentiels existants aux abords du boulevard Pie-IX. À cet effet, les limites est et ouest du territoire d'application du PPU incluent les îlots résidentiels de part et d'autres du boulevard allant jusqu'à l'avenue des Réccollets à l'ouest et les avenues Hébert et Garon à l'est.





# L'analyse du secteur par thèmes

L'analyse de l'ensemble des caractéristiques du boulevard est réalisée en fonction des cinq thèmes de planification et d'aménagement.

## Forme urbaine

Les éléments observés ici se réfèrent principalement à la trame urbaine, à l'implantation et l'organisation du cadre bâti, à l'importance des proportions des gabarits de bâtiments, à l'encadrement donné sur la rue, à l'emplacement, aux proportions et aux vocations des espaces publics.

### Observations :

- Boulevard Pie-IX faisant partie du réseau artériel de la Ville de Montréal
- Large boulevard constituant un corridor de transit
- Paysage peu valorisé : symboles historiques, patrimoniaux et civiques peu mis en valeur (tracé fondateur/chemin du roi, rivière des Prairies, la mairie, etc.)
- Trame de rue orthogonale à l'image de Montréal
- Lieu de la fracture du tissu urbain (trame discontinue secteurs est et ouest du boulevard Pie-IX)
- Parcellaire déstructuré et hétérogène
- Îlots résidentiels scindés par le boulevard Pie-IX
- Cadre bâti au gabarit variable, ainsi qu'à l'architecture et la volumétrie non harmonisées et de mauvaise qualité
- Implantation du bâti en fond de lot
- Présence d'espaces libres minéralisés et non aménagés
- Stationnement en façade
- Faible densité d'occupation du sol
- Présence d'un secteur d'intérêt patrimonial longeant le boulevard Gouin

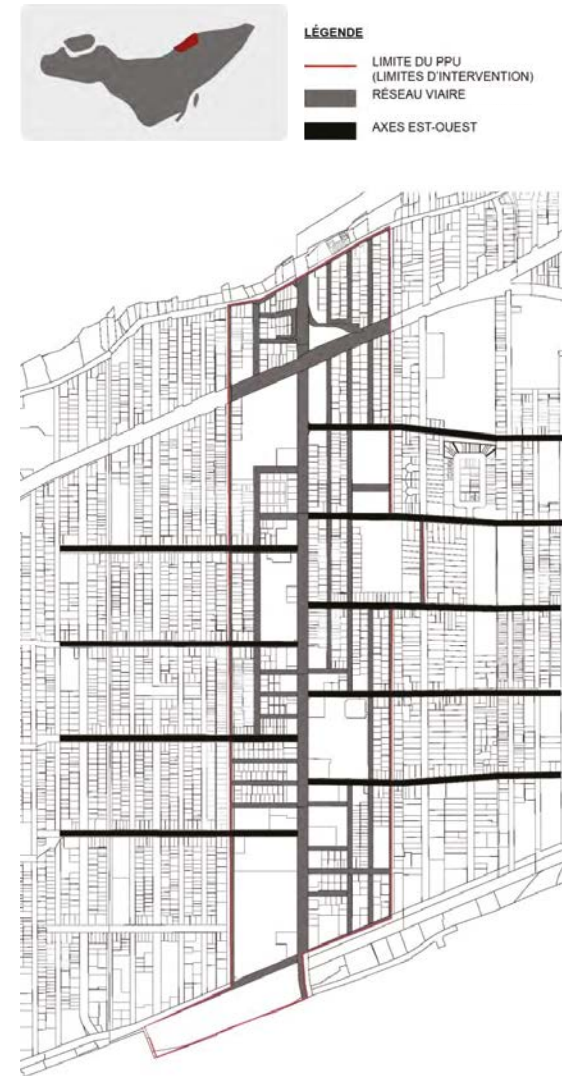


Figure 3 : Trame de rue



# Thème 1

## Forme urbaine

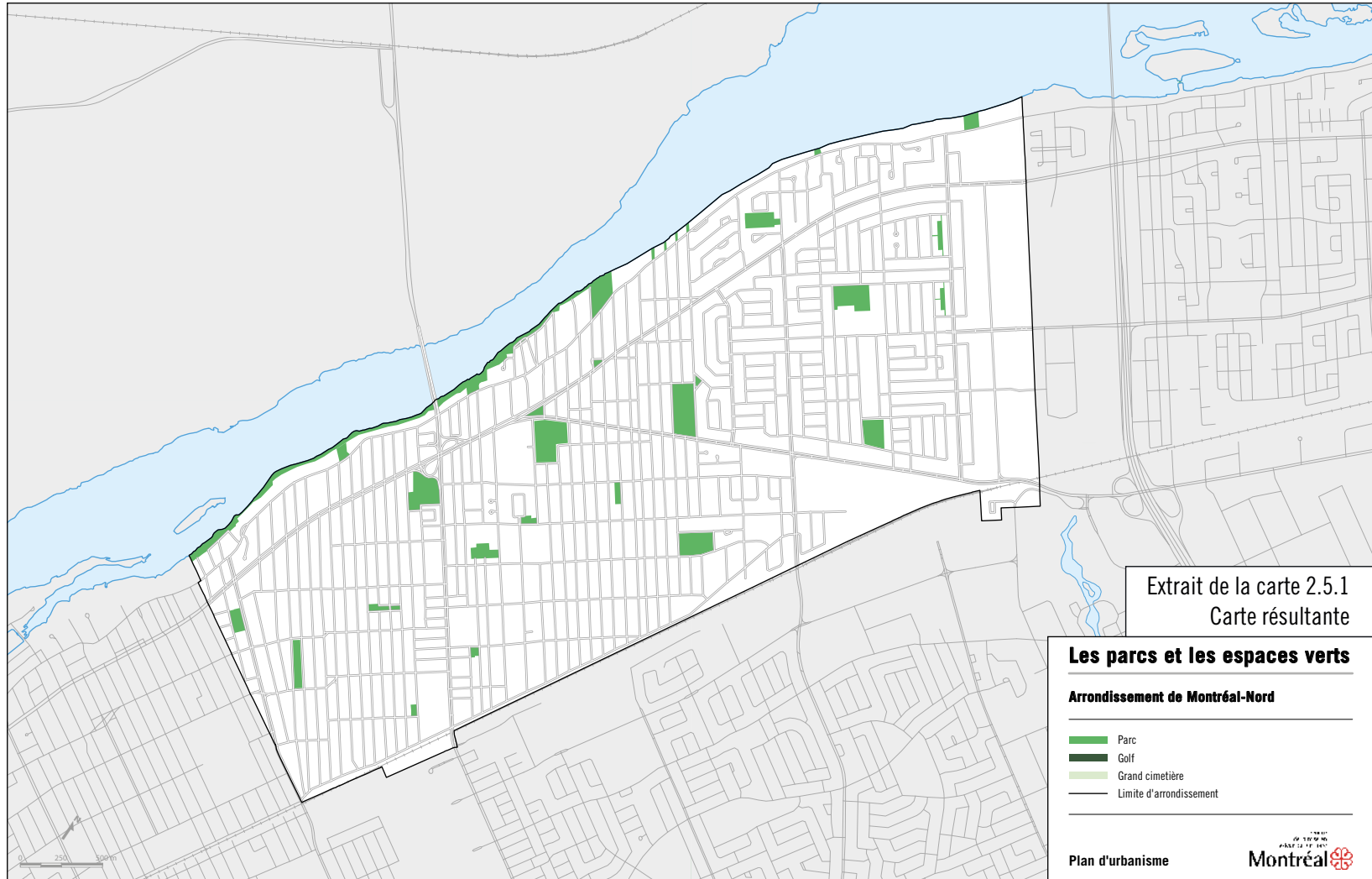


Figure 4 : Cadre bâti



Boulevard Pie-IX, arrondissement de Montréal-Nord

L'arrondissement de Montréal-Nord compte sur certains espaces verts au sein de son territoire. Par contre, le ratio par nombre d'habitants est l'un des plus faibles de la Ville de Montréal. Le territoire d'application du PPU ne fait pas exception, le nombre d'espaces verts y est aussi limité. La planification détaillée de ce territoire constitue une occasion unique d'augmenter l'accessibilité aux espaces verts.



### Mobilité

#### Observations :

- Offre en transport en commun limitée
- Faible utilisation des transports collectifs dans l'arrondissement par rapport à l'automobile (2018, heure de pointe AM–TC 27,8 %/Auto 53,3 %)
- Entrée de ville et axe structurant nord-sud au sein de l'île de Montréal
- Croisement d'axes structurants : boulevards Henri-Bourassa et Industriel
- Discontinuité de la trame viaire de part et d'autre du boulevard (barrière physique) et rues est-ouest à sens unique
- Partage difficile de la voirie entre les usagers
- Forte présence du camionnage
- Parcours piétonniers et traverses peu sécuritaires
- Avènement de quatre stations du SRB
- Réseau cyclable peu développé dans le territoire d'application du PPU; aucun lien cyclable ne traverse le boulevard Pie-IX dans l'axe est-ouest
- Manque de convivialité des cheminements piétons causé par la présence de larges aires de stationnement de surface
- Confusion des usagers piétons face à la signalisation
- Forte présence d'îlots de chaleur



Boulevard Pie-IX, arrondissement de Montréal-Nord



Un relevé des principaux parcours actifs et d'autobus a été effectué afin d'évaluer la desserte des milieux de vie.

Le tracé des lignes d'autobus représentées a été réalisé pendant les travaux de réaménagement du boulevard.

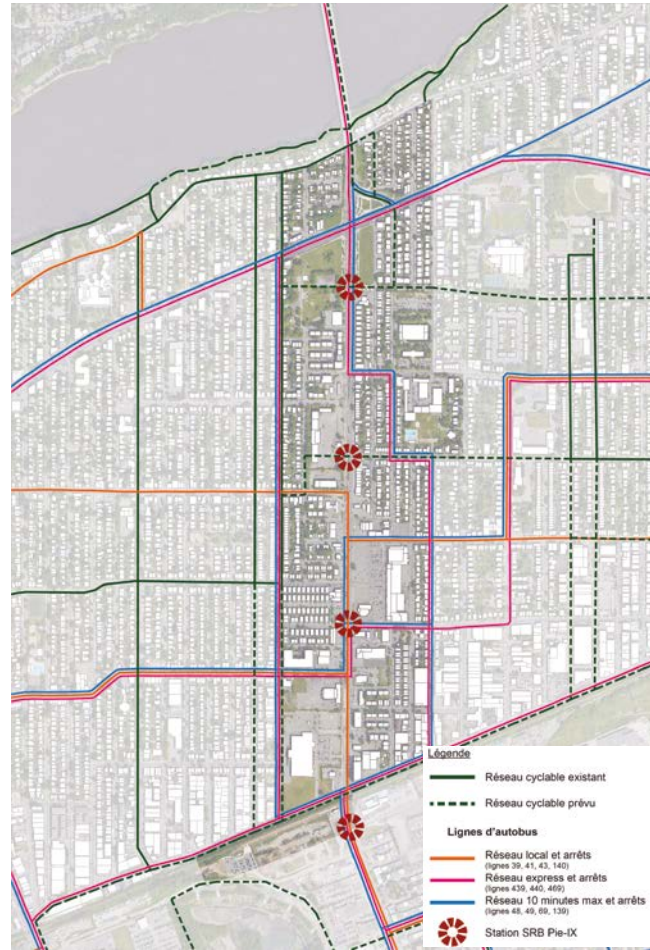


Figure 5 : Réseaux cyclables et d'autobus



Figure 6 : Stations SRB Pie-IX



### Les données d'implantation et d'aménagement du SRB

La géométrie et la localisation des stations ainsi que de ses quais d'accès sont déterminées et constituent des données que le PPU a intégrées dans la démarche de planification et de conception.

L'espace dédié au mode de transport collectif ou individuel demeure sensiblement le même que celui existant (chaussée de  $\pm 24$  mètres). Le réaménagement implique une voie centrale par direction dédiée au transport collectif et deux voies par direction pour les autres véhicules. Des espaces et des aménagements alloués aux piétons, d'une largeur maximale de 3 mètres, sont prévus de chaque côté du boulevard.

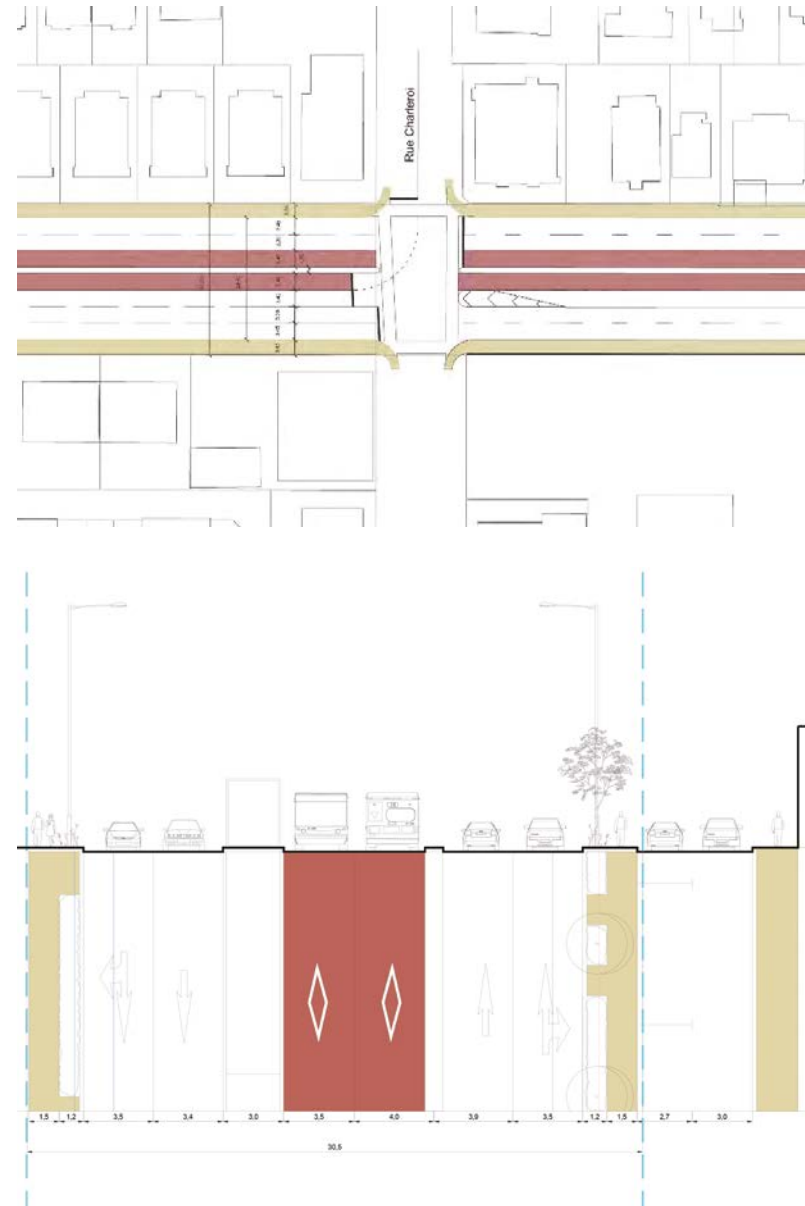


Figure 7 : Implantation SRB Pie-IX

## Vocation et viabilité économique

### Dynamique économique de l'arrondissement

L'arrondissement demeure le siège d'environ 18 980 emplois. Globalement, l'emploi a chuté de 5,6 % depuis 2006 et de 0,2 % entre 2011 et 2016. De plus, le commerce de détail occupe une place prépondérante de l'économie locale puisqu'on y trouve 19,6 % des emplois totaux. Quant au territoire d'application et ses abords, il compte une bonne concentration d'emplois de cette nature (environ 900 emplois). On dénombre aussi 2 500 emplois dans le secteur manufacturier (commerce de gros, industrie de l'automobile, etc.).

L'arrondissement recense 66 000 personnes de 15 ans et plus parmi lesquelles on retrouve une population active de 37 015 personnes soit un taux d'activité de 56,1 %. La population inactive compte 28 990 personnes pour un taux d'inactivité de 43,9 %. Parmi la population active, les personnes occupées représentent 87,6 % et les personnes au chômage représentent 12,4 % de cette population.

On note que la croissance de la construction de nouveaux logements était presque nulle en 2010 (27 nouvelles unités) et en 2018 (24 nouvelles unités). La densité immobilière de l'arrondissement explique le peu d'opportunités de nouvelles constructions. Les logements locatifs et coopératifs représentent 17 nouvelles constructions sur 24 en 2018.

14 Ville de Montréal, Montréal en statistiques, Profil économique de l'arrondissement de Montréal-Nord, juin 2019

15 Zins Beauchesne et ass., Étude économique visant à évaluer le potentiel de développement commercial du boulevard Pie-IX, entre les boulevards Henri-Bourassa et Industriel, 2016

Enfin, les dépenses annuelles des ménages connaissent une croissance pour s'établir à 54 097 \$ par année en 2016 comparativement à 48 489 \$ en 2011. Les dépenses courantes s'élèvent à 41 181 \$. La plus grande part des dépenses annuelles des ménages de l'arrondissement est consacrée au logement<sup>14</sup>.

### Dynamique commerciale du boulevard Pie-IX

On constate que les types de commerces les plus présents sur l'artère sont les suivants :

- Services de restauration et débits de boissons – 26,3 %
- Services personnels et services de blanchissage – 11,3 %
- Magasins d'alimentation – 10,0 %
- Magasins de vêtements et d'accessoires vestimentaires – 10,0 %

Le tronçon du boulevard Pie-IX entre les boulevards Henri-Bourassa et Industriel est principalement constitué de commerces de transit (restaurants, services, etc.) et est émaillé de quelques commerces de destination (certains commerces du centre commercial Forest, Maxi, Long & McQuade)<sup>15</sup>.

	%
Biens courants	26,4 %
Biens semi-courants	21,8 %
Biens réfléchis	4,4 %
Services de soins personnels	12,2 %
<b>Sous total</b>	<b>64,8 %</b>
Services courants	4,7 %
Services semi-courants	2,9 %
Services réfléchis	2,2 %
Restauration/Divertissement	25,4 %
<b>Total général</b>	<b>100,0 %</b>

Source : Arrondissement de Montréal-Nord.

#### Quelques définitions :

##### Achats courants (biens et services) :

Fréquentation quasi quotidienne, achats impulsifs, à courte distance du domicile (p. ex. : dépanneur, épicerie, boulangerie, pharmacie, banque...)

##### Achats semi-courants (biens et services) :

Commerces et services de magasinage, exercice de comparaison de la gamme et des prix; lèche-vitrines, besoin d'un environnement agréable (p. ex. : boutique de vêtements, librairie, salon de coiffure, nettoyeur, fleuriste...)

##### Achats réfléchis (biens et services) :

Achats peu fréquents, qui demandent de la planification avant l'investissement, la distance importe moins (p. ex. : bijouterie, meubles, vente automobile, agence de voyages, services juridiques...)

##### Restauration et divertissement :

Consommation sur place, crée de l'achalandage sur la rue, nécessite du stationnement de longue durée (p. ex. : bar, cinéma, café, comptoir de crème glacée...)

Source : La Fondation Rues principales.

L'analyse de la composition commerciale a fait ressortir que le boulevard Pie-IX (entre les boulevards Henri-Bourassa et Industriel) n'est pas une artère de destination, mais bien de quasi-destination. C'est-à-dire qu'elle répond à une demande locale tout desservant un bassin de population un peu plus large, mais sans pour autant avoir le potentiel d'attraction et de rétention de la clientèle (manque de commerces de biens et services semi-courants et réfléchis). Le tout est représenté sur le boulevard par les nombreux commerces de transit et quelques commerces de destination.

### Bilan commercial

Afin d'évaluer la capacité des commerces de détail localisés sur le boulevard Pie-IX (entre les boulevards Henri-Bourassa et Industriel) à répondre aux besoins des résidents de la zone d'achalandage, les ventes théoriques annuelles totales des commerces de détail du secteur sont mises en rapport aux dépenses totales des ménages de la zone d'achalandage dans les catégories de biens offerts par ces commerces de détail, ceci dans le but de déterminer les potentiels de développement du secteur.

Les ventes théoriques annuelles totales des commerces de détail localisés sur le territoire du boulevard Pie-IX entre les boulevards Henri-Bourassa et Industriel sont d'une valeur de 66,5 millions de dollars, alors que les ménages de l'ensemble de l'arrondissement dépensent 574,1 millions de dollars pour les

mêmes catégories de produits. L'analyse des données économiques a permis de conclure que le boulevard Pie-IX est confronté à des fuites commerciales importantes.

### Observations

#### Un rôle confus

Les nombreux rôles du boulevard, qui se chevauchent et s'alternent, accentuent la confusion sur la vocation de l'espace.

- Desserte autoroutière signalée par les stations-services
- Services semi-courants et réfléchis peu représentés
- Disparité commerciale
- Activité industrielle le long de la voie ferrée
- Desserte de quartier symbolisée par les petits ensembles commerciaux de proximité

#### Une vocation de transit

Le boulevard est un important corridor de transit ce qui contribue à créer une barrière physique.

- Le boulevard n'est pas un lieu commercial de destination, mais il a plutôt une fonction de « relais » pour la population transitant entre leur travail et leur domicile (nord-sud)
- La fracture dans la trame entraîne également une division des fonctions commerciales en deux rives, est et ouest



Boulevard Pie-IX, arrondissement de Montréal-Nord

### Un étalement commercial

La répartition géographique des commerces de proximité sur les rues transversales multiplie les destinations des résidents au lieu de les concentrer.

- Étalement des lieux de destinations des résidents
- Multiplication des commerces sur les rues transversales
- Bris dans la trame commerciale
- Inégalité des soins apportés à l'affichage commercial banalisant l'image du secteur

### Une offre commerciale incomplète

L'analyse des typologies des commerces révèle qu'il n'y a pratiquement pas de services de proximité (ex. avocat, comptable, notaire, dentiste, services financiers, etc.).

- Quasi-absence de services courants, semi-courants et réfléchis
- Absence de groupements commerciaux fonctionnels
- Besoins non satisfaits localement
- Fuite commerciale vers d'autres zones
- Autonomie commerciale partielle

### À la limite d'une zone d'emplois

L'analyse des fonctions révèle la présence d'une zone d'emploi dynamique à la frontière du territoire d'application du PPU.

- Limite du pôle d'emploi imprécise
- Chevauchement d'usages non complémentaires



#### LÉGENDE

- LIMITE DU PPU (LIMITES D'INTERVENTION)
- SUITE DE COMMERCES
- UN OU QUELQUES COMMERCES

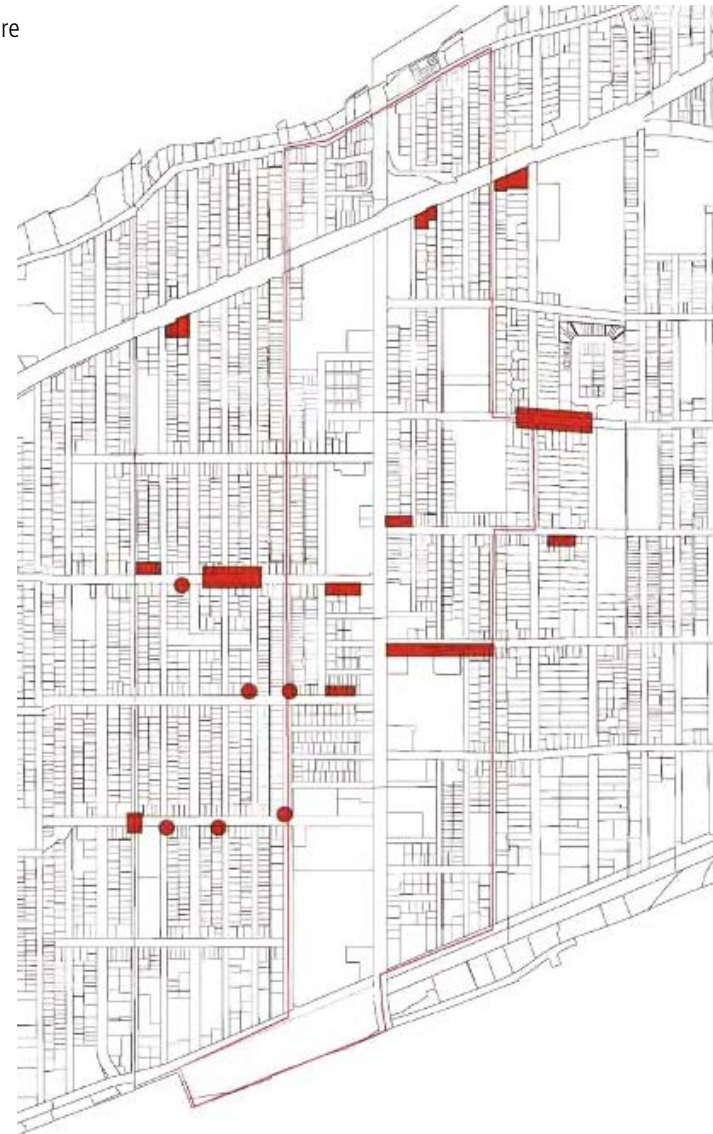


Figure 8 : Offre commerciale



## Mixité sociale

Les réalités socio-économiques et culturelles de l'arrondissement de Montréal-Nord sont décrites dans la section ci-dessous.

### Observations :

- Destination privilégiée par les nouveaux immigrants (diversité multiculturelle et multiethnique et population de moins en moins homogène)
- Deux tiers des familles avec enfants
- Augmentation des ménages de personne seule
- Présence importante de familles monoparentales
- Forte représentation des aînés (population vieillissante)
- Revenu disponible inférieur à la moyenne montréalaise (plus forte proportion de la population en situation de faible revenu)
- Proportion importante des logements occupés par des locataires
- Typologies résidentielles majoritairement de un étage à trois étages (bungalow, duplex, triplex, etc.) dans le territoire d'application du PPU
- Projets récents de plus forte densité dans le territoire d'application du PPU



### LÉGENDE

	LIMITE DU PPU (LIMITES D'INTERVENTION)
	10 ÉTAGES - Alinéa
	6 ÉTAGES - Carrefour Fleury
	4 ÉTAGES
	3 ÉTAGES (3 1/2 avec demi sous-sol, multiplex isolés ou jumelés)
	2 ÉTAGES (avec stationnement ou logement en demi sous-sol, multiplex isolés ou jumelés)
	1 ÉTAGE (unifamilial de type bungalow)
	AXE DE MIXITÉ - RÉSIDENTIEL/ COMMERCIAL boul. Henri-Bourrassa
	AXE DE MIXITÉ - RÉSIDENTIEL/ COMMERCIAL/INSTITUTIONNEL rue de Charlevoix



Figure 9 : Typologies, hauteurs et affections

# Thème 4 Mixité sociale



Typologie résidentielle PPU Pie-IX, arrondissement de Montréal-Nord

## Durabilité

La Ville de Montréal s'appuie sur son plan climat 2020-2030 afin de s'engager à réduire les îlots de chaleur, protéger la biodiversité, gérer les eaux de ruissellement, augmenter la résilience des infrastructures et adopter de nouvelles pratiques et de nouvelles mesures concrètes pour faire face aux aléas climatiques qui affectent déjà notre territoire.

L'arrondissement de Montréal-Nord s'est doté d'un plan d'action en environnement et d'un plan local de développement durable pour sensibiliser les promoteurs et citoyens aux nouvelles pratiques de conception et pour mettre en œuvre des actions collectives. Le projet de réaménagement des abords du boulevard Pie-IX représente ainsi une grande opportunité de renouvellement en matière d'aménagement durable. C'est une opportunité de renforcer les exigences liées au revêtement et à la végétalisation des cours et des toits dans une perspective d'une meilleure gestion des eaux de pluie et des îlots de chaleur.

La consommation d'énergie nécessaire à la climatisation, le chauffage de l'air et de l'eau, l'éclairage ainsi que les appareils et les équipements engendrent de fortes émissions de gaz à effet de serre. Le cadre bâti de la collectivité montréalaise était le deuxième responsable des émissions de GES après le transport en 2015.

Le présent PPU est une opportunité de mettre de l'avant les meilleures pratiques de performances environnementales afin d'avoir un cadre bâti de haute efficacité énergétique<sup>16</sup>.

Ainsi, les documents de planification mentionnés précédemment évoquent les meilleures pratiques d'aménagement à adopter en termes de développement durable. Sur la base des orientations en découlant, il a été possible de réaliser certains constats en matière de durabilité sur le territoire d'application du PPU.

### Observations :

- Nombreux espaces résiduels minéralisés et imperméables
- Concentration élevée d'îlots de chaleur
- Forte pollution lumineuse
- Gestion déficiente des eaux pluviales
- Faible qualité-durabilité des matériaux de revêtement extérieur
- Peu ou pas de végétation et d'aménagements paysagers
- Faible couverture arborescente
- Déficit en espaces verts publics

16 Ville de Montréal, Politique de développement durable pour les édifices de la Ville de Montréal, 2009



# Synthèse des forces, faiblesses, contraintes et opportunités

## Synthèse des forces

- Porte d'entrée majeure et axe nord-sud structurant au sein de l'arrondissement de Montréal-Nord et de l'île de Montréal
- Proximité de la rivière des Prairies
- Augmentation de la desserte en transport en commun structurant (aménagement du SRB)
- Proximité de la Rive-Nord et accès direct à Laval
- Fort achalandage (transit) en raison du caractère régional du boulevard
- Présence du parc Pilon
- Milieu permettant d'offrir un cadre bâti à échelle humaine
- Disponibilité de terrains sous-utilisés
- Disponibilité de grands terrains appartenants à la Ville
- Présence de milieux de vie de qualité en retrait du boulevard et connectés à celui-ci
- Présence d'une population hétérogène
- Présence de divers pôles d'activités (institutionnel, résidentiel, zone emploi)
- Proximité de plusieurs écoles et d'une clientèle jeune

## Synthèse des faiblesses

- Espaces sous-utilisés contribuant au caractère désagréable du lieu (froideur)
- Faiblesse de la diversité commerciale (peu de commerces de destination, spécialisés, semi-courants et réfléchis)
- Fuite commerciale vers d'autres secteurs
- Peu d'espaces verts et manque d'espaces publics et de lieux conviviaux
- Faible qualité architecturale des bâtiments existants
- Faible encadrement du boulevard
- Cadre bâti en mauvais état, négligé et peu entretenu
- Affichage commercial hétérogène et de mauvaise qualité
- Parcours piétons peu sécuritaires et peu conviviaux (mauvaise synchronisation des feux et manque de temps pour traverser, trottoirs trop étroits, accès difficiles aux commerces, présence de stationnements en façade des commerces, etc.)
- Réseau cyclable limité et discontinu
- Partage de la route entre usagers inégal (accorde trop de place à l'automobile et peu au piéton)
- Desserte en transport en commun unidirectionnelle (nord-sud – centre-ville)
- Fréquence de passage du transport en commun n'offrant pas une desserte optimale du secteur
- Discontinuité de la trame urbaine est-ouest
- Barrière physique est-ouest et séparation des fonctions et des populations
- Corridor de transit et secteur bruyant
- Circulation automobile difficile aux abords et aux environs
- Peu ou pas d'attraits visuels le long du boulevard
- Absence d'aménagements de qualité des terrains
- Nombreux rôles du boulevard qui se chevauchent, s'alternent et accentuent la confusion sur la vocation commerciale de l'espace

### Synthèse des risques et contraintes

- Gestion difficile du stationnement
- Ajout de volumes contribuant à accentuer la barrière physique
- Réalisation de nouveaux projets pouvant accentuer la ségrégation sociale
- Hausse de la spéculation foncière et diminution de l'accès à la propriété
- Gentrification du secteur
- Intégration déficiente des divers modes de transport
- Augmentation des problématiques de circulation automobile
- Construction d'une infrastructure de transport en commun pouvant augmenter le caractère de transit du lieu
- Proximité de la voie ferrée
- Proximité d'une ligne aérienne à haute tension
- Présence d'une conduite d'aqueduc sur le terrain du centre commercial Forest

### Synthèse des opportunités

- Réalisation complète du SRB
- Création d'une nouvelle image du boulevard Pie-IX et de l'arrondissement de Montréal-Nord
- Potentiel d'attraction existant créé par le caractère de transit du boulevard générant un achalandage important

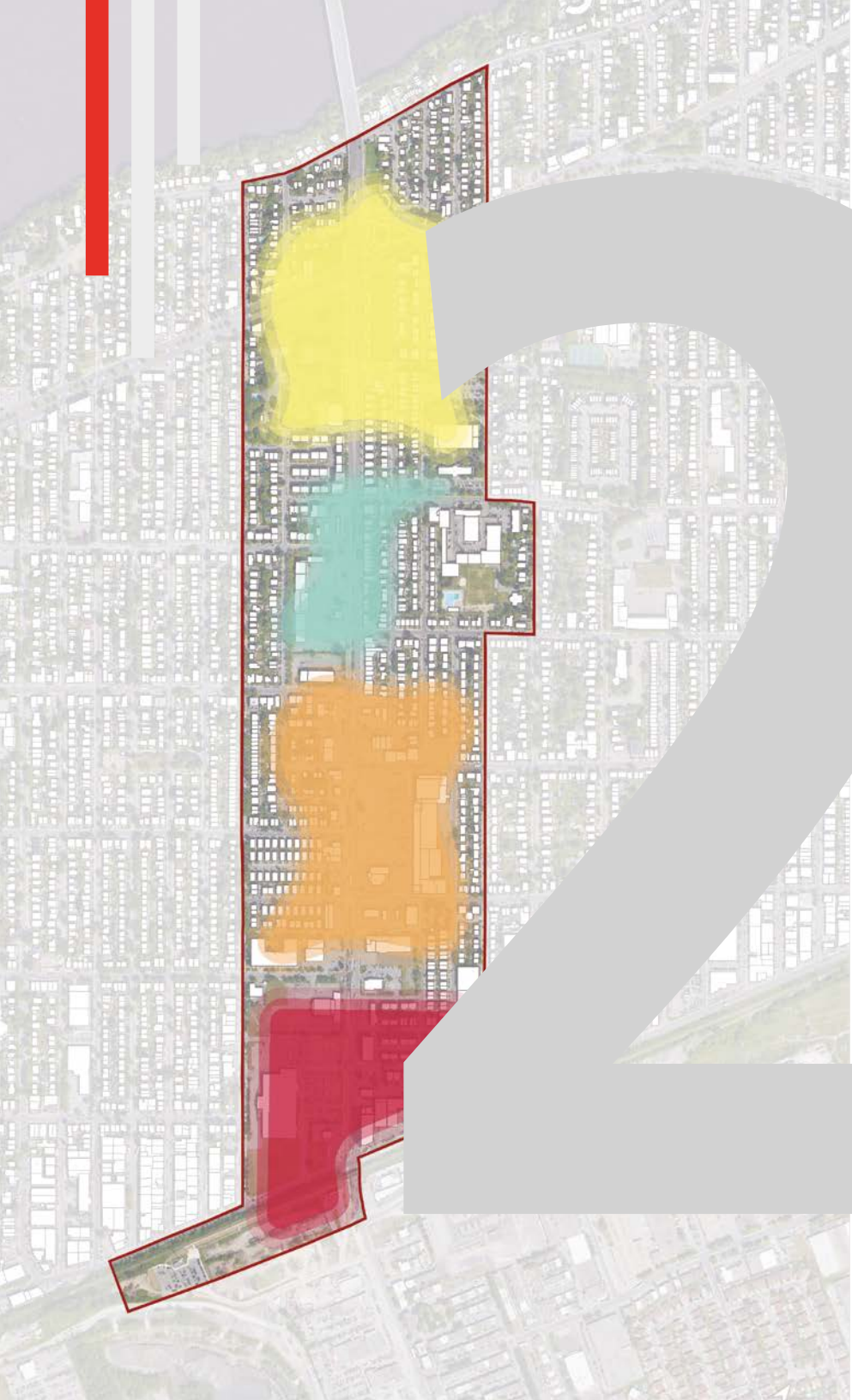
- Amélioration de la desserte en transport collectif
- Nouveau bassin de clientèles et de population induit par l'implantation du SRB
- Élaboration d'une vision globale et innovante du boulevard
- Amélioration de la cohérence de l'aménagement
- Levier de développement pour des projets diversifiés et structurants le long du boulevard
- Reconfiguration à l'échelle humaine et à l'échelle du quartier (autant le jour que la nuit)
- Mise en valeur des perspectives, notamment vers l'eau (rivière des Prairies), le tracé fondateur ainsi que la Vélodivertissement des lieux
- Amélioration de la diversité commerciale et création d'une centralité d'affaires
- Augmentation de l'offre et de la diversité de logements pour mieux répondre aux besoins locaux
- Développement du logement social et facilitation de l'accès à la propriété
- Meilleur encadrement de l'affichage commercial
- Amélioration du parcours actif et des connections vers les lieux de destination
- Mise en valeur de l'entrée de ville
- Potentiel d'intensification lié à la présence de grands terrains privés ou municipaux sous-utilisés

### Préoccupations et attentes du milieu

Par la présence du bureau de projet localisé à même le boulevard Pie-IX et la tenue d'un premier « Workshop : Lisons le boulevard Pie-IX » auprès d'acteurs clés, les citoyens de l'arrondissement de Montréal-Nord furent partie prenante du processus de planification. L'atelier de discussions avec divers partenaires du milieu aura permis de mettre en lumière les forces, les faiblesses, les opportunités et les contraintes associées au réaménagement du boulevard Pie-IX et de ses abords et de déterminer également les grands principes directeurs devant guider ce réaménagement. Somme toute, le boulevard Pie-IX est perçu par les citoyens comme un secteur central structurant au sein de l'arrondissement, mais désorganisé et peu mis en valeur.

En plus de ces activités de concertation, l'arrondissement de Montréal-Nord a consulté des experts en immobilier afin d'identifier les déclencheurs de développement qui favorisent l'attraction d'investissements ainsi que les indicateurs pertinents et essentiels au développement du secteur.

La nouvelle planification devra favoriser la population locale en termes de diversité de logements, de services communautaires, de commerces de proximité et d'espaces verts tout en soutenant un embellissement important du cadre bâti et du paysage urbain.



# VISION

**La démarche de la vision**

**Thèmes et stratégies d'aménagement**

**Concept d'organisation spatiale**

**Milieux de vie**

**Énoncé de vision : Les secteurs d'ambiance**



# La démarche de la vision

Les acteurs du milieu ont collaboré à la définition des neuf grandes stratégies d'aménagement devant guider le réaménagement du boulevard Pie-IX et de ses abords. Ces stratégies prennent appui sur les cinq thèmes de planification et de performance en aménagement durable définis précédemment. Cette section présentera chacune des neuf stratégies d'aménagement qui permettront de saisir l'essence de la vision du PPU Pie-IX.

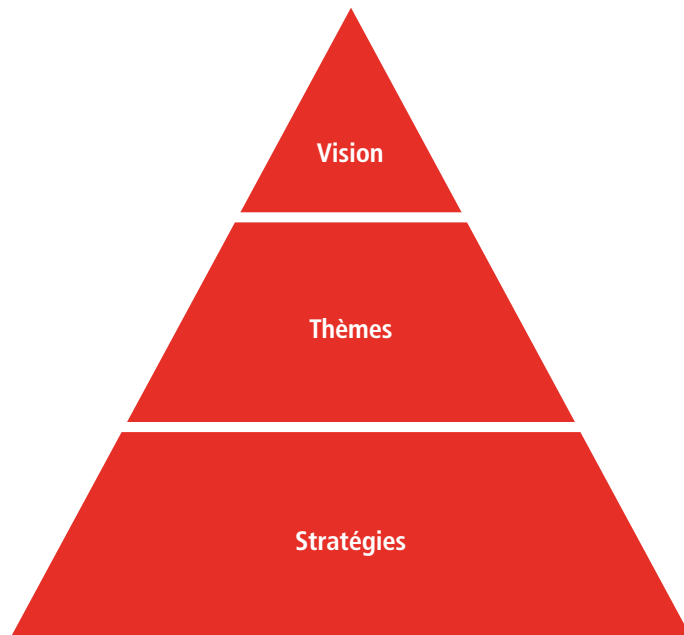


Figure 10 : Structure

# Thèmes et stratégies d'aménagement

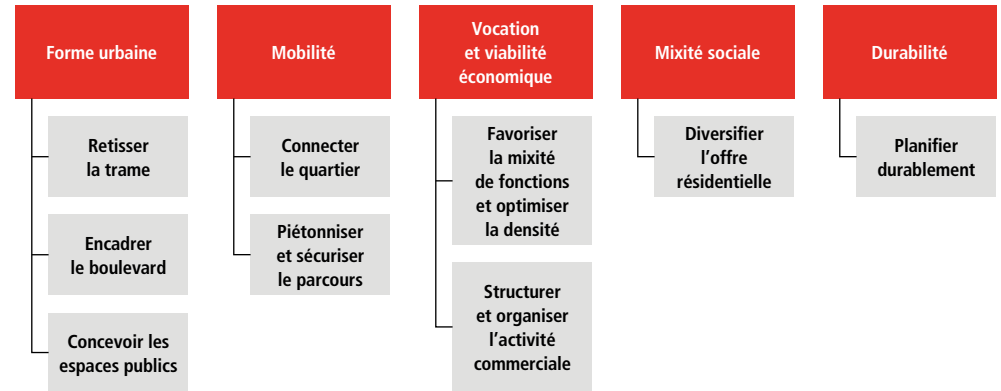


Figure 11 : Thèmes et stratégies

# 1. Forme urbaine

La forme urbaine ou la morphologie urbaine peut être définie comme l'ensemble des formes que prend un secteur donné, une ville ou une agglomération sous l'influence de sa localisation géographique, de l'histoire de son développement, de ses habitats, monuments, décors et de tous ses aménagements.

Ce thème implique de placer l'humain, particulièrement comme piéton, au centre des préoccupations. Pour ce faire, la conception des espaces publics et des futurs développements devra privilégier une échelle humaine. L'animation de l'espace urbain se traduira par l'intégration de fonctions adaptées à l'activité humaine. Les aménagements devront prioriser le piéton, entre autres, par des espaces publics conçus et aménagés pour un parcours convivial, continu et articulé autour du piéton. Enfin, les réseaux de déplacements et les espaces publics devront être pensés de manière continue, structurée et structurante pour l'ensemble de l'espace urbain.

## Stratégie 1 : Retisser la trame urbaine

Le scénario de mise en valeur du boulevard Pie-IX a pour objectif d'éliminer la fracture actuelle entre les milieux de vie localisés de part et d'autre de cet axe linéaire en privilégiant, entre autres, l'aménagement de liens transversaux sécuritaires, des fonctions compatibles et complémentaires ainsi que des aménagements qui favorisent une transition naturelle entre les milieux et les vocations diverses du secteur.



Victoriaville, Arsenal Média



Avenue Shamrock, arrondissement Rosemont – La Petite-Patrie

**Stratégie 2 :**  
**Encadrer le boulevard Pie-IX**

Le nouvel encadrement des abords du boulevard contribuera à l'établissement d'un parcours dynamique offrant une diversité d'expériences aux usagers où la modulation harmonieuse du cadre bâti, l'échelle humaine des interventions et l'aménagement de lieux de rassemblement de diverses natures seront privilégiés.



Boulevard René-Lévesque

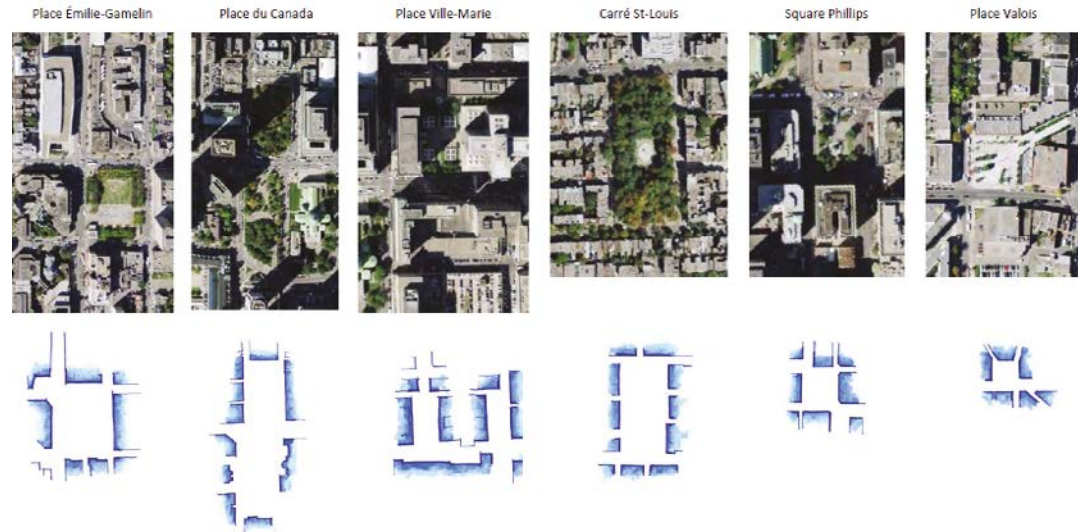


Rue King, Sherbrooke, CCO Licence, Hussein Abdallah, Flickr



### Stratégie 3 : Concevoir les espaces publics

De par le rôle structurant qu'ils ont au sein du tissu urbain, les espaces publics tels que les places et squares doivent faire l'objet d'une planification et d'une conception éclairées en fonction de la vocation, de l'ampleur et de la forme qui définiront le devenir du boulevard Pie-IX. La définition de la taille et de la hiérarchie de ces espaces est un exercice primordial. Les exemples suivants illustrent l'échelle et l'importance qu'occupe chacun des espaces publics dans leur lieu d'insertion.



Marché du Nord, arrondissement de Montréal-Nord

## 2. Mobilité

Ce thème définit l'expérience de la mobilité dans un objectif de la simplifier afin qu'elle soit efficace et intégrée, pour tous les usagers. La mobilité est une approche de gestion et d'aménagement du territoire qui favorise l'intégration des divers types de transports et qui privilégie des modes de déplacement alternatifs permettant, entre autres, la diminution des émissions de polluants (GES). Ce thème prend en compte les divers modes de déplacement, l'harmonisation et le design des différentes interfaces ainsi que la densification articulée autour du mode de transport collectif.

### Stratégie 4 : Connecter le quartier

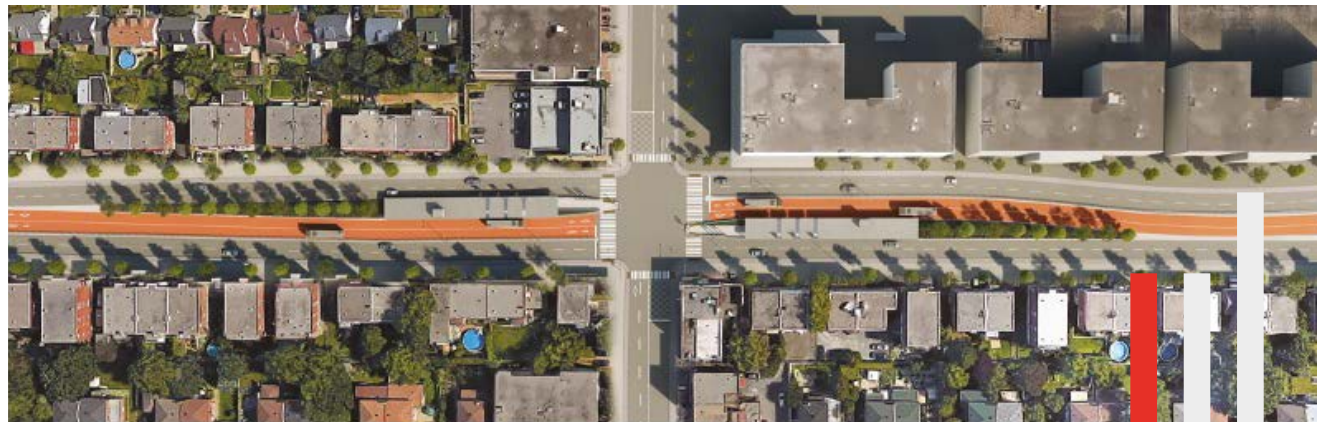
La sécurité, la convivialité et l'interconnectivité entre les divers modes de déplacements et d'infrastructures en transport ainsi que leur parfaite intégration au tissu urbain seront des conditions essentielles au succès du présent PPU.



Avenue Shamrock, arrondissement de Rosemont – La Petite-Patrie



Piste cyclable, Ville de Montréal



SRB, Bureau de projet intégré SRB Pie-IX



## Stratégie 5 : Piétonner et sécuriser le parcours

Bien que le boulevard Pie-IX conserve un rôle structurant dédié au transport collectif, la réappropriation du parcours et des espaces par le piéton favorisera l'établissement d'un boulevard urbain convivial. Les espaces publics dédiés aux piétons visent à maximiser l'espace pour les usagers se déplaçant à pied ou en vélo de manière à améliorer et sécuriser l'accessibilité des différents milieux de vie, économiques et communautaires. Ces parcours actifs parfaitement intégrés aux autres modes de déplacement contribueront à la convivialité du nouveau boulevard urbain et à établir une signature plus humaine à ses abords et tout au long de son parcours. L'aménagement des parcours actifs continus est-ouest et nord-sud permettra de concrétiser la revitalisation du boulevard Pie-IX tout en éliminant les barrières physiques actuelles.





### 3. Vocation et viabilité économique

Ce thème s'appuie principalement sur l'organisation spatiale, la répartition des fonctions économiques sur le territoire, l'accès et la densité commerciale de même que sur la dynamique du parcours offert aux usagers. Les choix retenus doivent favoriser le dynamisme et la compétitivité économique et répondre aux critères de développement et d'aménagement durable.

#### Stratégie 6 : Favoriser la mixité de fonctions et optimiser la densité

Le boulevard Pie-IX deviendra un lieu identitaire dans l'arrondissement de Montréal-Nord. L'axe Pie-IX sera un pôle économique multifonctionnel où les fonctions commerciales, d'affaires, institutionnelles, culturelles, communautaires, résidentielles et récréatives, répondant aux besoins de la population locale, seront privilégiées, tout en favorisant une mixité et une densification des activités aux endroits appropriés. La valorisation de la zone d'emplois est privilégiée. Ainsi, le boulevard sera divisé en secteurs dont l'ambiance s'appuiera sur les fonctions dominantes des lieux.



Place Simon-Valois, Mélanie Dusseault

## Stratégie 7 : Structurer et organiser l'activité commerciale

L'amélioration de la convivialité du boulevard favorisera une restructuration des activités commerciales et une optimisation de l'offre commerciale et de la desserte, à la fois, pour la population locale et les clientèles en transit. Il s'agira de renforcer la continuité de la trame et la concentration de la fonction commerciale, tout en assurant une connexion avec les milieux de vie existants.



Quartier Saint-Roch, Ville de Québec



## Stratégie 7 : Structurer et organiser l'activité commerciale (suite)

### STRATÉGIE DÉTAILLÉE

#### L'accessibilité

La dissémination actuelle des petits commerces de quartier de part et d'autre du boulevard Pie-IX, particulièrement sur les rues transversales, signale une appartenance au quartier qui est en partie conditionnée par la configuration du boulevard lui-même et la difficulté de le traverser. Des modifications à la mixité commerciale sur un côté de l'artère seront insuffisantes. Il faudra assurer une continuité de l'offre des deux côtés du boulevard pour susciter l'adhésion des résidents. Aussi, cela signifie que lorsque des travaux seront réalisés des deux côtés du boulevard Pie-IX, ils seront pensés afin de favoriser une meilleure accessibilité.

#### La centralité d'affaires

L'essaiage des concepts commerciaux, la quasi-absence de services de proximité sur Pie-IX et l'absence de groupement commercial fonctionnel affaiblissent le pouvoir d'attraction des commerces en place. Le processus de requalification devra placer la notion de mixité des fonctions au cœur du développement. Cette nouvelle centralité permettra, de par

son attraction, de contribuer au maintien et au dynamisme des commerces existants et à la venue de nouveaux commerces qui répondront à des besoins complémentaires.

#### La mixité des fonctions

La centralité d'affaires peut parfois se manifester linéairement et compter différentes fonctions. Mais c'est par la densité immobilière que l'on optimise la centralité d'affaires comprenant une mixité des usages. Une densification de l'occupation du sol et une mixité des fonctions est ainsi à envisager pour maintenir un dynamisme commercial à l'échelle du boulevard. De plus, l'intégration de la fonction résidentielle et d'une diversité de logements en mixité avec les fonctions commerciales et de services assurent la présence d'une clientèle en permanence à l'intérieur des pôles économiques.

#### L'autonomie commerciale

L'appartenance à un quartier grandit avec son autonomie commerciale. Cela encourage le magasinage local et diminue les déplacements hors quartier. L'attraction d'une diversité de commerces et services ainsi que le renforcement de la desserte de quartier contribueront à la vitalité du milieu.

#### La programmation commerciale

Une mixité d'usages qui tient compte de la nouvelle vocation et qui est renforcée par l'arrivée du SRB doit être ciblée. Il s'agit de privilégier l'ajout de commerces de transit, particulièrement aux arrêts et aux gares. Il y aura également lieu de favoriser l'implantation de commerces de destination favorisant l'animation régulière des lieux. Cette offre peut faire l'objet de groupements plus évocateurs. En effet, l'on peut créer des groupes homogènes d'entreprises qui recherchent la proximité de commerçants pour bénéficier d'un achalandage croisé.



## 4. Mixité sociale

La mixité (parfois appelée diversité) sociale réfère à la présence simultanée ou à la cohabitation, en un même secteur géographique, de personnes appartenant à des catégories socioprofessionnelles, à des cultures, à des nationalités ou à des tranches d'âge différentes. Cette notion, appliquée à un milieu de vie (un quartier par exemple), suppose une forme d'hétérogénéité en opposition avec des milieux de vie homogènes destinés à une proportion restreinte de la population (communauté ou classe sociale précise)<sup>17</sup>.

### Stratégie 8 : Diversifier l'offre résidentielle

À l'image d'une collectivité dite viable et durable, le secteur Pie-IX contribuera aux objectifs associés au thème de mixité sociale en favorisant l'accès à la propriété et une diversité de typologies d'habitations. Favoriser une offre résidentielle mixte dans l'objectif d'accueillir une population diversifiée contribuera au dynamisme et à la qualité des milieux de vie.



17 Vivre en Ville, Collectivités viables, mixité sociale, 2020, [en ligne]

## 5. Durabilité

La durabilité, dans le présent contexte, signifie de bâtir des milieux de vie innovants et respectueux des quartiers existants tout en appliquant les bonnes pratiques d'aménagements verts, durables, sobres en carbone et résilients. Cette nouvelle ère où la transition écologique est au cœur des préoccupations nous amène à repenser les façons de faire, à être plus responsable. Il s'agit de créer des quartiers où les nouvelles façons de consommer, de produire, de travailler, de vivre ensemble peuvent aussi répondre aux grands enjeux environnementaux et sociaux de demain.

### Stratégie 9 : Planifier durablement

Le réaménagement du boulevard Pie-IX constitue, sans nul doute, non seulement une opportunité de mettre en œuvre de bonnes pratiques en matière de développement durable, mais aussi d'offrir un environnement et un paysage attractif.



Jardin de pluie, Corporation d'habitation Jeanne-Mance



Avenue Papineau, Lise Gobeille



Avenue Papineau, Ville de Montréal

## Stratégie 9 : Planifier durablement (suite)

### STRATÉGIE DÉTAILLÉE

#### Gestion de l'eau

Ce réaménagement durable doit intégrer une gestion de l'eau respectant les normes les plus élevées. Elle doit également être accompagnée d'un verdissement important des surfaces libres, d'une plantation massive d'arbres et d'une perméabilité des aires de stationnement extérieures.

D'un point de vue de l'aménagement durable, les espaces publics devront être conçus de façon à permettre la gestion des eaux de ruissellement au moment de fortes pluies (concept des *water square*) par le biais de sols perméables et d'infrastructures végétalisées, et ce, afin de réduire la pression sur les infrastructures souterraines. Pour le domaine public linéaire (trottoir et rue), il faut privilégier les infrastructures vertes (saillies aux intersections et fosses avec plantation d'arbres) qui permettent l'absorption des petites pluies et réduisent ainsi la surcharge du réseau.

#### Performance environnementale des bâtiments

L'aménagement durable implique aussi une conception performante des bâtiments. Un bâtiment à haute performance environnementale doit être construit avec les meilleurs matériaux en tenant en compte des critères de durabilité, d'efficacité et d'esthétisme. Il faut aussi tenir compte du cycle de vie des matériaux à savoir les effets environnementaux attribuables à leur fabrication, à leur utilisation et à leur élimination. L'intégration de la végétation devra être privilégiée (cours, toitures, murs, balcons) dans les nouvelles constructions. L'aménagement des aires de stationnements intérieures et extérieures des nouveaux bâtiments devraient faciliter la recharge des véhicules électriques.

#### Biodiversité

Les interventions prévues dans le PPU s'accompagnent d'une réflexion visant la création d'une trame d'espaces verts (publics et privés). Les nouveaux développements devront notamment favoriser l'aménagement de cours végétalisées. L'objectif est de créer une connexion visuelle ou physique entre les cours végétalisées des terrains et les espaces verts du domaine public, et ce, de manière à assurer une continuité végétale. Cet objectif vise à favoriser les milieux naturels qui seront bénéfiques à la biodiversité urbaine.



# Concept d'organisation spatiale

L'analyse du secteur sur la base des thèmes a permis d'avoir une meilleure compréhension et une connaissance aiguisée du territoire. Ces mêmes thèmes ont servi à identifier les neuf stratégies permettant d'arriver à un concept d'organisation spatiale. Ce concept met en évidence les quatre secteurs principaux de développement du boulevard Pie-IX tout en identifiant les principaux nœuds de développement. Ces nœuds sont d'ailleurs appelés à se développer davantage par l'aménagement des stations du SRB Pie-IX.

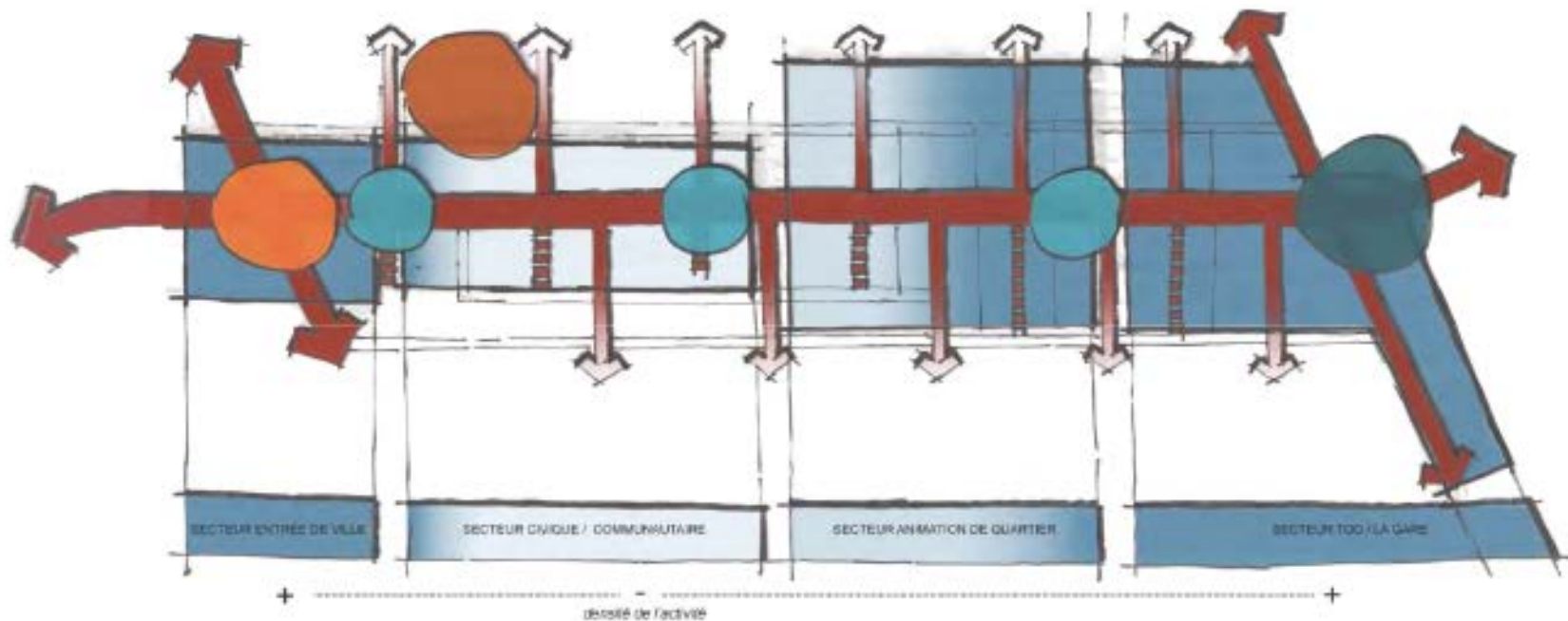
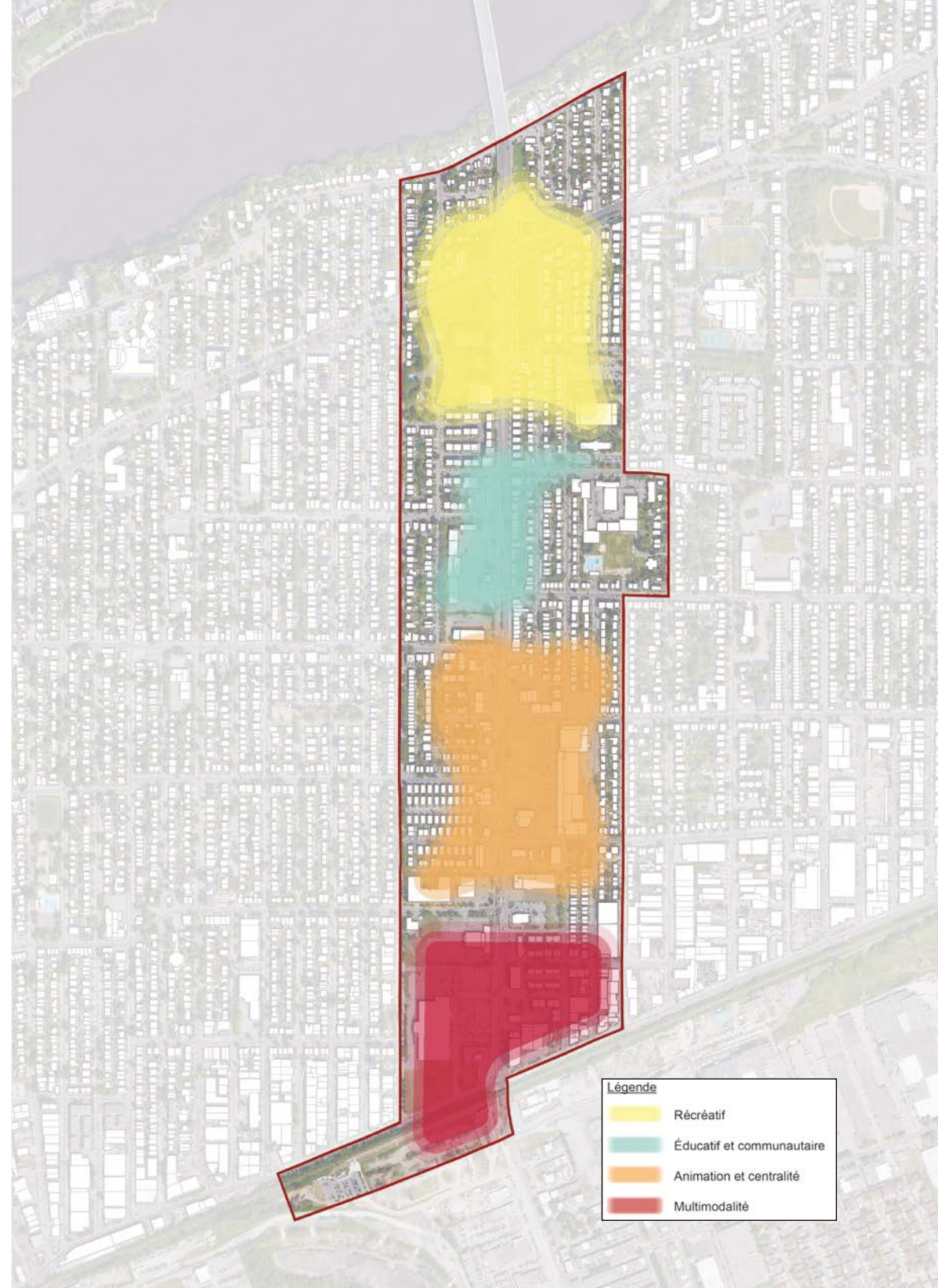


Figure 12 : concept d'organisation spatiale

# Milieux de vie

Le concept d'organisation spatiale identifiant les quatre principaux secteurs de développement a mis en lumière l'existence de milieux de vie distincts. Ces milieux de vie sont la base du concept des secteurs d'ambiance. L'objectif est de développer des secteurs répondant aux besoins des résidents des milieux de vie existants. Le réaménagement du boulevard Pie-IX doit mettre en valeur les principales caractéristiques existantes des quatre secteurs. L'objectif sera de miser sur le développement d'ambiances identitaires propres à chacun des secteurs. Le développement par ambiances amène un raffinement de l'aménagement des quatre secteurs.





# Énoncé de vision : Les secteurs d'ambiance

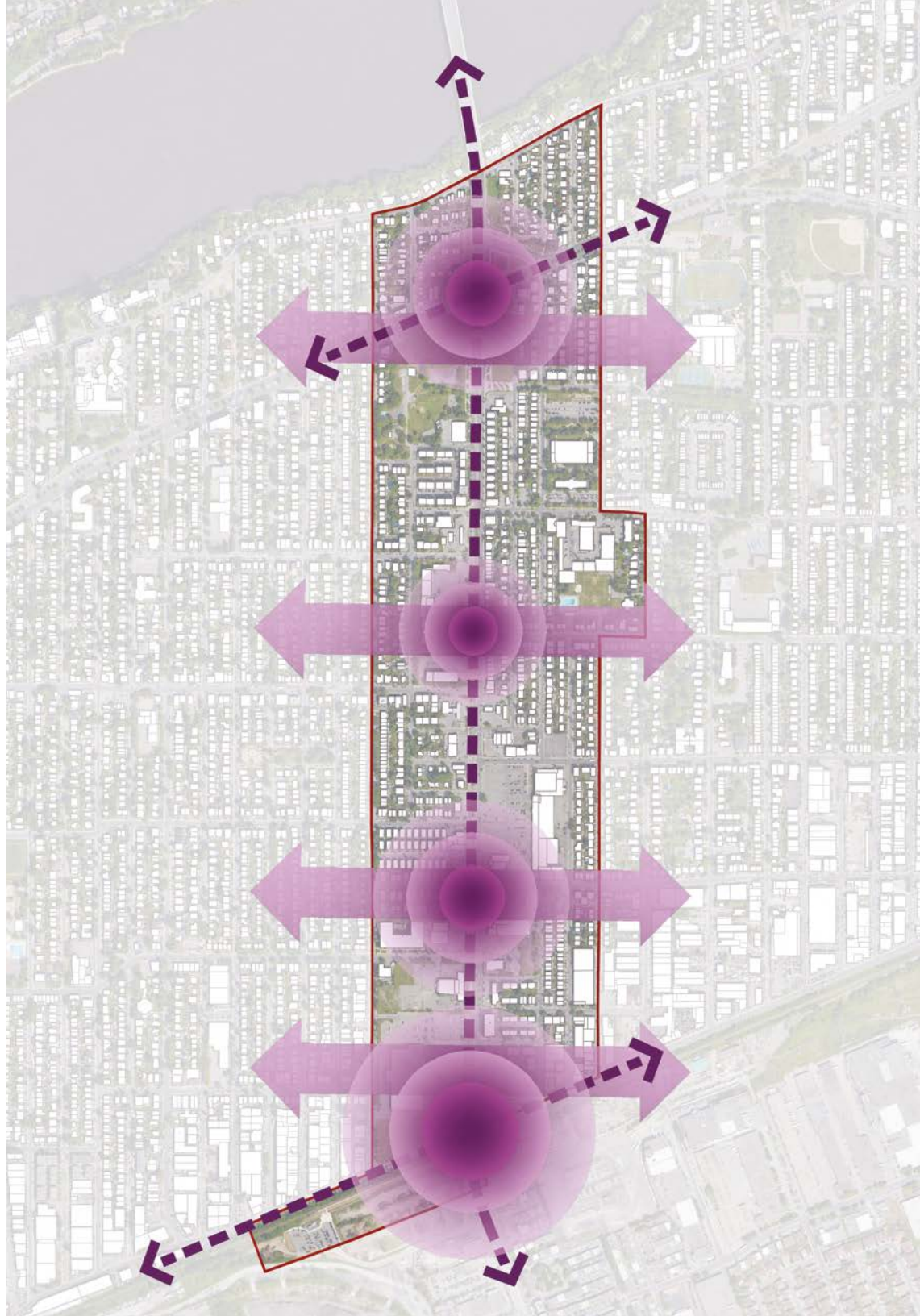
La vision est basée sur des lieux d'ambiance adaptés à l'échelle du quartier et aux stations de transport collectif. Les espaces s'articulant autour des stations de SRB ou de la gare de train revêtent une forme urbaine et une fonction distinctes selon leur emplacement le long du boulevard Pie-IX. Les secteurs d'ambiance ou espaces publics créés le long du parcours s'adaptent aux besoins des usagers et de la communauté locale. La densité et la mixité des fonctions privilégiées viendront articuler chacun de ces espaces de vie.

Les principes d'aménagement sont liés à la hiérarchisation des secteurs d'ambiance en termes de forme urbaine, de densité d'occupation du sol, de compacité du tissu urbain, de mixité des fonctions et de développement commercial.

Le PPU propose une approche par secteurs d'ambiance qui s'appuie sur les milieux de vie existants. Ces derniers sont arrimés aux quatre stations de SRB et chacun a sa vocation particulière :

- Station Amos – **Se détendre et s'amuser** (parc et espaces publics)
- Station de Castille – **Apprendre** (trois écoles)
- Station Fleury – **Se divertir** (boutiques, restaurants, etc.)
- Station 56<sup>e</sup> rue – **Vivre et voyager** (gare intermodale, SRB)

La hiérarchie des secteurs d'ambiance permet d'identifier les principaux pôles, soit le secteur TOD – Quartier de la Gare, le pôle d'entrée de ville, le quartier Forest, le pôle communautaire et civique.





## Secteurs d'ambiance

**A. Secteur TOD – Quartier de la gare**—Il est le pôle d'entrée d'arrondissement depuis le sud. Afin de profiter de la présence de la gare Saint-Michel—Montréal-Nord du train de l'Est, une utilisation optimale du sol et le développement d'activités variées (bureaux, commerces, emplois et résidences) ayant une intensité assez élevée seront favorisés.

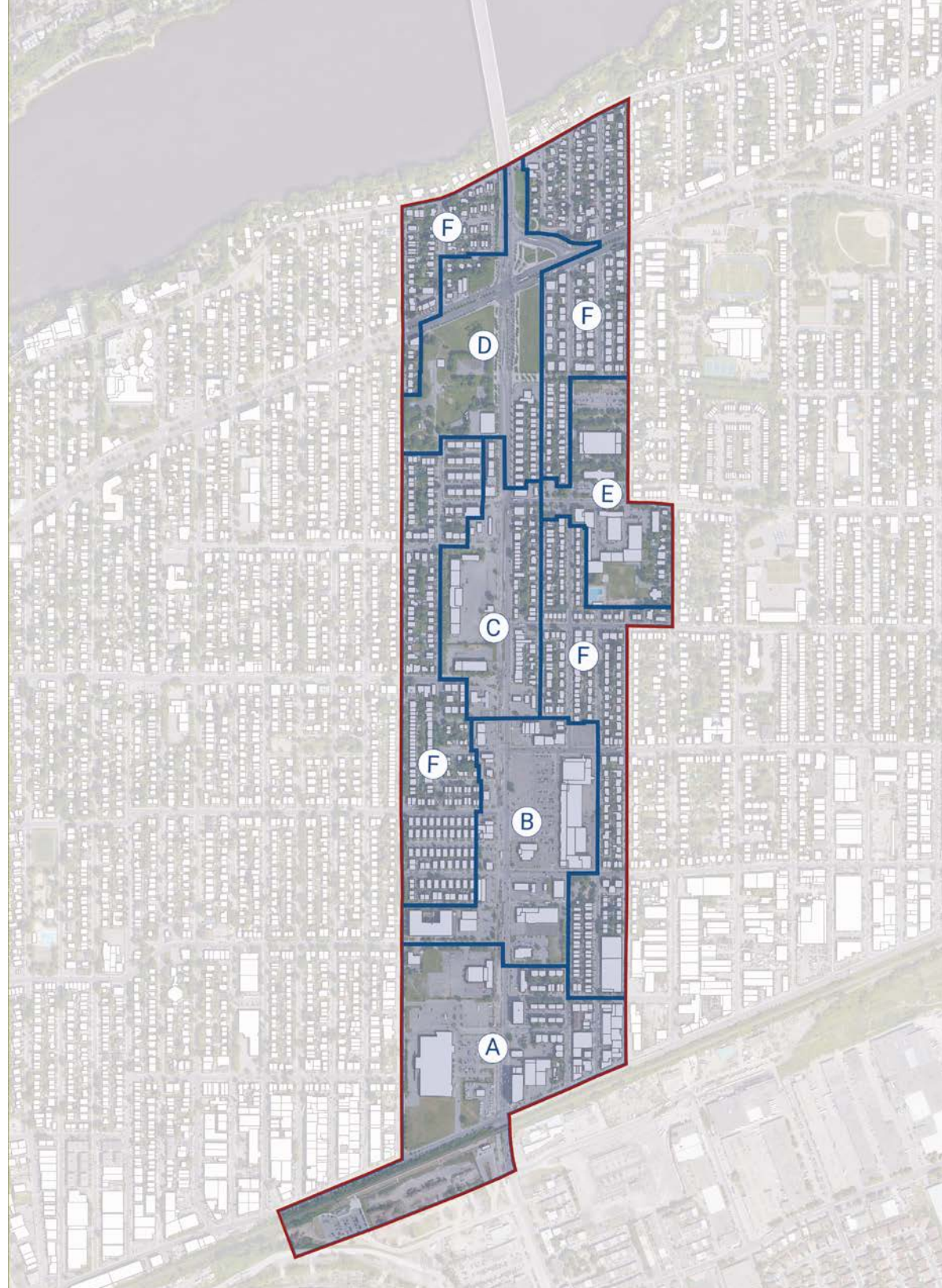
**B. Place du quartier Forest**—L'objectif est d'y créer le cœur d'un quartier, en favorisant une grande mixité de fonctions et l'aménagement d'espaces publics qui contribueront au dynamisme et à l'animation des lieux. L'intensité des activités demeurera importante.

**C. Pôle éducatif et communautaire**—Il s'agit de consolider la fonction institutionnelle autour du campus de l'école Saint-Rémi-annexe et du centre pour adultes Galileo, tout en permettant la transformation des terrains de stationnement existants, notamment par leur verdissement. C'est à cet endroit que l'intensité des activités sera la plus faible en bordure du boulevard.

**D. Entrée de ville**—Le carrefour Henri-Bourassa et Pie-IX est marqué par la présence de parcs et d'espaces publics. Ces derniers seront consolidés, puis bonifiés, afin d'offrir des activités variées aux résidents. De plus, ces aménagements d'entrée de ville créeront une image positive de la Ville de Montréal et de l'arrondissement de Montréal-Nord.

**E. Pôle civique**—Ce secteur est bien établi et caractérisé par la présence de bâtiments civiques et de terrains publics (mairie, ateliers des travaux publics, caserne, aréna Garon et parc Primeau). Il existe néanmoins un potentiel de déminéralisation et de réaménagement des terrains sous-utilisés (stationnements). Les interventions pour ce secteur viseront à renforcer le caractère civique des lieux.

**F. Îlots résidentiels**—Ils composent l'essentiel du tissu urbain du secteur du PPU. Ils voisinent chacun des secteurs d'ambiance. Compte tenu du bâti existant qui est bien consolidé, peu de constructions sont prévues à court terme. Toutefois, une augmentation de la densité est planifiée à long terme. L'amélioration de la qualité de vie des résidents des îlots passera par l'atteinte des objectifs visés pour les secteurs d'ambiance A à E.







# CADRE D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT

## Balises générales d'aménagement

### Principes directeurs d'aménagement et balises d'aménagement par secteur

Secteur A : Quartier de la gare (TOD)

Secteur B : Place du quartier Forest

Secteur C : Pôle éducatif et communautaire

Secteur D : Pôle d'entrée de ville

Secteur E : Pôle civique

Secteur F : Îlots résidentiels

## Plan de mise en œuvre

## Stratégies réglementaires

# BALISES GÉNÉRALES D'AMÉNAGEMENT

Les balises d'aménagement incluses sous les catégories trame, implantation et architecture, aménagement des espaces extérieurs ainsi que fonctions représentent les éléments à favoriser dans la réalisation de tous les projets de construction, d'agrandissement et de lotissement localisés dans le territoire d'application du PPU. De plus, certaines balises ne s'appliquent qu'à l'aménagement du domaine public et sont regroupées sous une catégorie portant le même nom.

Les balises de la catégorie environnement s'appliquent tant aux projets de construction, d'agrandissement et de lotissement qu'à l'aménagement du domaine public.

En plus des balises d'aménagement incluses dans les catégories précédemment énumérées, la vision du PPU encourage dans les nouveaux projets la prise en compte des principes d'accessibilité universelle, une approche favorisant une conception des lieux plus sécuritaire et plus inclusive, la bonification de l'offre des logements sociaux, abordables et familiaux ainsi que l'obtention des certifications environnementales reconnues. La cohabitation harmonieuse des usages est également privilégiée.

Enfin, pour chacun des secteurs d'ambiance, des balises d'aménagement spécifiques sont applicables dans la réalisation de tous les projets de construction, d'agrandissement et de lotissement.

## ENVIRONNEMENT

- Privilégier l'aménagement d'espaces polyvalents et adaptables
- Contribuer à la diminution du réchauffement climatique et du smog
- Favoriser l'utilisation d'un mobilier durable et résistant
- Privilégier un éclairage extérieur réduisant la pollution lumineuse et des modes d'éclairages performants
- Favoriser une gestion des eaux de ruissellement s'appuyant sur des méthodes alternatives
- Contribuer à la création de la biodiversité en favorisant la mise en place d'écosystèmes urbains, l'implantation d'habitats fauniques et l'aménagement de corridors verts à l'échelle urbaine

- Favoriser l'augmentation de la biomasse végétale et privilégier les techniques de plantation adaptées au milieu pour assurer la pérennité des végétaux
- Favoriser l'utilisation de principes du xéropaysage, technique paysagère limitant l'arrosage et l'entretien des végétaux
- Favoriser l'intégration de concepts de l'architecture et de l'urbanisme bioclimatiques dans la conception des projets
- Favoriser le développement de techniques de construction adaptées au site

## FONCTIONS

- Favoriser une variété de typologies d'habitations

## TRAME

- Privilégier la création de liens favorisant la connectivité des quartiers de part et d'autre du boulevard
- Favoriser le développement de nouveaux parcours actifs et en assurer la continuité avec les parcours existants
- Développer des parcours actifs facilitant l'accès aux stations du SRB
- Privilégier la subdivision des grands terrains commerciaux en respectant l'échelle humaine
- Favoriser le remembrement des terrains de petite superficie pour favoriser de plus grands gabarits de bâtiments

## IMPLANTATION ET ARCHITECTURE

- Privilégier la continuité du cadre bâti et des espaces publics le long du boulevard Pie-IX
- Privilégier des fronts bâtis rapprochés de la rue
- Privilégier une intensification de l'occupation du sol (densité et compacité)
- Privilégier une volumétrie du cadre bâti modulée et rythmée (avancés, retraits, décrochés, etc.) diminuant l'effet monolithique
- Privilégier une gradation dans la hauteur du cadre bâti (assurer une transition harmonieuse entre le bâti donnant sur le boulevard et les quartiers environnants)
- Privilégier une facture architecturale contemporaine le long du boulevard Pie-IX
- Privilégier l'utilisation de matériaux durables



- Privilégier un encadrement des espaces publics
- Privilégier un affichage sobre et de grande qualité graphique
- Assurer l'efficacité énergétique des toitures (toit blanc, toiture végétalisée, etc.)
- Favoriser l'accessibilité universelle des aménagements et des bâtiments
- Assurer la protection et la mise en valeur du patrimoine bâti existant le long du boulevard Gouin

### AMÉNAGEMENT DES ESPACES EXTÉRIEURS

- Favoriser la création d'une trame urbaine plus homogène, régulière et à échelle humaine
- Prévoir des aménagements conviviaux et sécuritaires à l'échelle du piéton et du cycliste
- Favoriser l'aménagement d'espaces verts répondant à la demande du secteur
- Prévoir des aménagements durables minimisant les surfaces imperméables et maximisant la canopée
- Privilégier les stationnements souterrains
- Favoriser l'accès des véhicules aux terrains qui longent le boulevard Pie-IX par les rues transversales
- Favoriser la création de corridors d'espaces verts
- Favoriser le développement d'une trame verte par des parcours créant une connectivité entre les divers espaces verts publics et privés
- Assurer la protection et la mise en valeur des composantes patrimoniales et paysagères le long du boulevard Gouin

### AMÉNAGEMENT DU DOMAINE PUBLIC

- Favoriser la création d'une trame urbaine plus homogène, régulière et à l'échelle humaine
- Favoriser la création d'une trame verte par des parcours reliant les divers espaces verts publics et privés
- Privilégier la création de liens favorisant la connectivité des quartiers de part et d'autre du boulevard
- Favoriser le développement de nouveaux parcours actifs et en assurer la continuité avec les parcours existants, notamment afin de faciliter l'accès aux stations du SRB, à la mairie, aux espaces récréatifs et à la route verte longeant la rivière des Prairies
- Privilégier une grande accessibilité des espaces publics
- Accorder une importance aux espaces publics comme éléments structurants, unificateurs et polyvalents
- Favoriser l'aménagement d'espaces récréatifs créant des connexions avec les milieux de vie existants
- Prévoir un ou des espaces publics dans la trame urbaine permettant des rassemblements collectifs
- Privilégier l'aménagement d'espaces publics conviviaux
- Favoriser un équilibre et une complémentarité du caractère végétal et minéral de l'espace public
- Privilégier l'utilisation d'un mobilier urbain distinctif
- Favoriser l'aménagement de saillies lors de la conception des rues
- Favoriser l'aménagement d'accès conviviaux vers le parc Primeau à partir des voies publiques
- Privilégier la conversion des espaces de stationnement de surface en parcs et espaces verts, notamment en bordure de la rue de Charlevoix
- Définir une programmation détaillée pour le parc Pilon





Vue possible d'une rue partagée



# PRINCIPES DIRECTEURS D'AMÉNAGEMENT ET BALISES D'AMÉNAGEMENT PAR SECTEUR

Dans les prochaines pages sont présentés les principes directeurs d'aménagement ainsi que les balises d'aménagement pour chacun des six secteurs d'ambiance. Les principes directeurs d'aménagement participent à la création de l'identité et de l'ambiance de chacun des secteurs. Ils seront traduits par le biais des balises d'aménagement générales et spécifiques ainsi que par les autres moyens de mise en œuvre présentés dans les sections intitulées « Plan de mise en œuvre » et « Stratégies réglementaires ».

## QUARTIER DE LA GARE (TOD)

Ce secteur du boulevard Pie-IX, localisé dans la partie sud, présente un potentiel de développement élevé en raison, notamment, de la présence d'infrastructures d'importance, soit le réseau ferroviaire et la gare de train aménagée du côté sud de la voie ferrée. Le secteur bénéficiera d'une excellente desserte en transport collectif puisqu'il sera desservi par une station du SRB, au nord, à l'intersection de la rue Fleury et par une seconde station implantée près de la 56<sup>e</sup> Rue.

Actuellement, on y remarque de grands lots utilisés à des fins commerciales, de plus petits lots voués à une diversité de fonctions industrielles et certains commerces lourds. Peu ou pas d'intégration entre les usages et les aménagements y sont observés. Le viaduc surélevé à l'intersection des boulevards Pie-IX et Industriel produit une fissure physique et visuelle

dans la trame urbaine et le paysage entre les parties sud et nord du boulevard Pie-IX. De plus, l'intensité d'utilisation du sol y est très faible.

Le projet de réaménagement du boulevard Pie-IX, l'implantation du SRB et l'implantation de la gare de train de banlieue induisent déjà des changements au sein du secteur et annoncent les nouvelles tendances d'aménagement à privilégier. Un redéveloppement résidentiel y est d'ailleurs en cours, confirmant l'attrait de ce secteur.

Ce pôle multimodal présente plusieurs atouts pour favoriser un redéveloppement selon les principes d'aménagement d'une aire TOD. L'objectif visé est la création d'un milieu de vie complet en préconisant des hauteurs élevées ainsi qu'une diversité des fonctions à proximité d'équipements de transport collectif structurants. Le traitement des interfaces entre la gare, le SRB,





le réseau de transport collectif local, les liens de déplacement actif ainsi que les vocations résidentielle, commerciale et d'affaires pouvant s'y établir représentent les principaux enjeux d'aménagement.

Quant à la zone d'emplois adjacente à l'aire TOD, une consolidation des activités d'emplois est préconisée afin de maintenir, voire renforcer, ce secteur d'emplois au sein du quartier. Le développement ou le redéveloppement de certains sites pourra s'effectuer de façon à assurer une meilleure cohabitation entre les usages, à embellir le paysage et à intégrer des aménagements durables (ex. réduction des îlots de chaleur, bâtiments de haute performance énergétique et de grande qualité architecturale, gestion des eaux de ruissellement, etc.).

## PRINCIPES DIRECTEURS D'AMÉNAGEMENT

- Privilégier l'aménagement de parcs et d'espaces publics sur site lors d'opérations cadastrales pour les grandes propriétés
- Faciliter les déplacements intermodaux et sécuriser les parcours piétons et cyclables
- Introduire une densité d'occupation du sol élevée
- Privilégier une mixité de fonctions favorisant l'établissement d'usages commerciaux, de services et d'affaires aux premiers étages des bâtiments et des usages résidentiels aux étages supérieurs
- Consolider et stimuler la zone d'emplois

## BALISES D'AMÉNAGEMENT

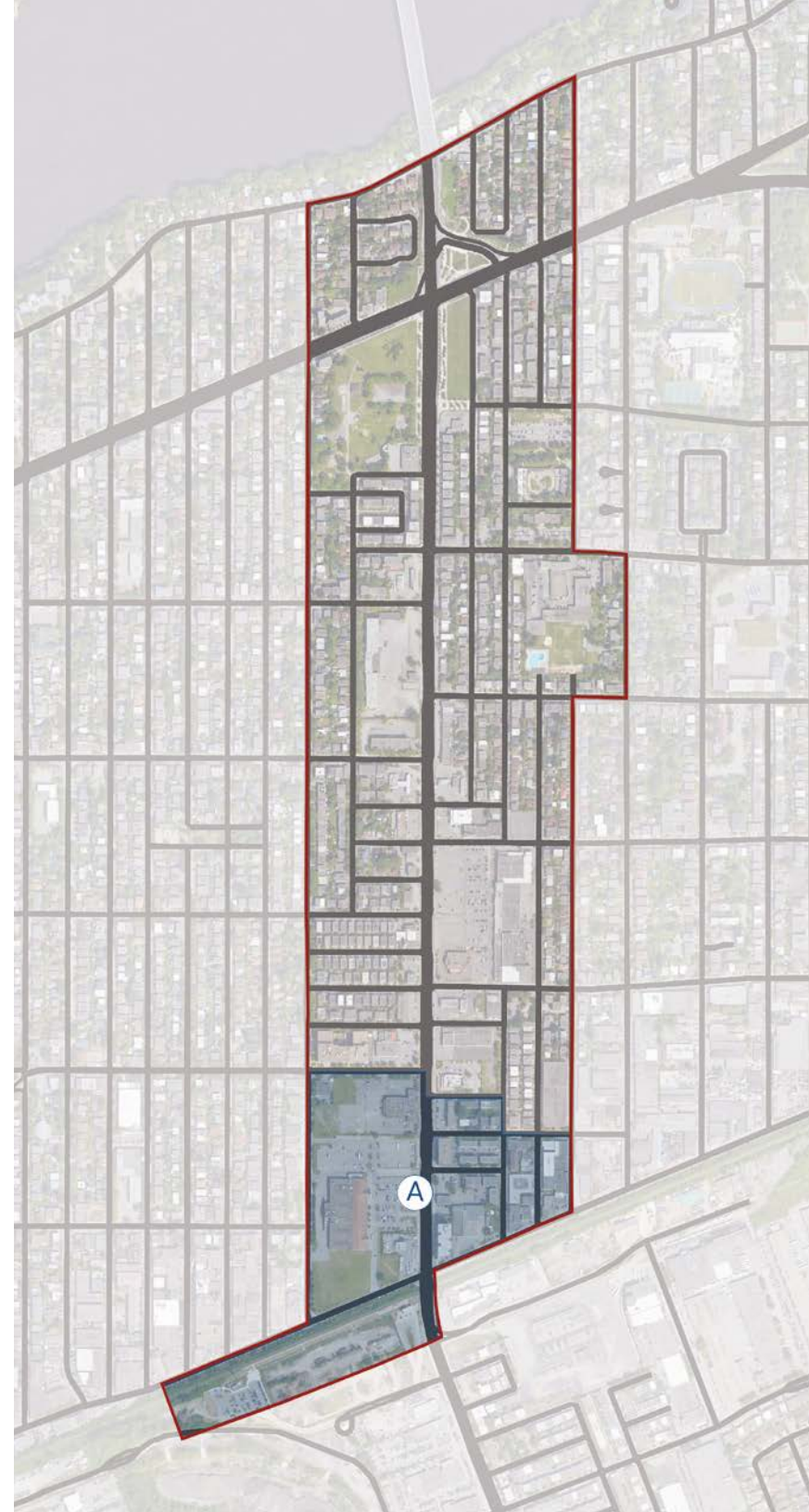
En plus des balises d'aménagement générales identifiées précédemment, les balises d'aménagement suivantes s'appliquent à l'ensemble du secteur d'ambiance A.

### Fonctions

- Favoriser l'exploitation des activités industrielles à l'intérieur des bâtiments

### Trame

- Favoriser la reconnexion du vaste site commercial avec la trame orthogonale adjacente
- Favoriser une grande accessibilité pour les piétons et cyclistes
- Privilégier un lotissement permettant la réalisation de bâtiments d'envergure



## Implantation et architecture

- Assurer l'encadrement du boulevard Pie-IX et des espaces publics par le cadre bâti
- Favoriser la compacité du grain bâti (empreinte)
- Privilégier une gradation croissante des hauteurs des bâtiments vers le boulevard Pie-IX
- Privilégier une interaction entre les rez-de-chaussée des bâtiments et le domaine public en maximisant les ouvertures et les accès directs à partir du trottoir
- Privilégier une interface dynamique avec les stations du SRB

## Aménagement des espaces extérieurs

- Accorder une importance aux espaces publics comme élément unificateur et polyvalent
- Privilégier des aménagements favorisant les transitions harmonieuses entre les terrains et le domaine public
- Assurer une prédominance du caractère végétal
- Privilégier le stationnement souterrain



Vue possible secteur A, projet Le Phoenix : Campanella et associés

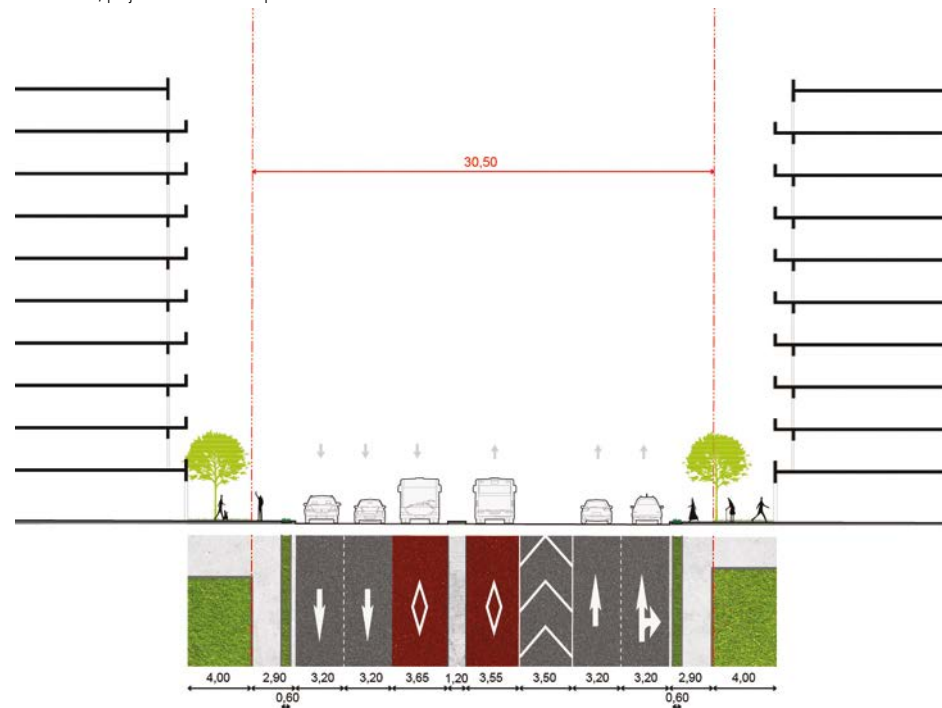


Figure 13 : Coupe secteur A





Vue possible secteur A



## PLACE DU QUARTIER FOREST

Le site du centre commercial Forest occupe une superficie importante et marque fortement le parcours du boulevard Pie-IX à l'intérieur de l'arrondissement de Montréal-Nord. Le bâtiment commercial d'un étage occupe une partie du site en fond de lot, alors qu'une grande superficie en avant lot est utilisée pour du stationnement. Cette aire de stationnement est d'ailleurs fréquentée par certains usagers qui en ont fait un lieu de rencontre informel. La grande dimension du site vient ainsi rompre la trame urbaine orthogonale traditionnelle des îlots qui y sont adjacents, en plus de constituer une grande surface imperméable et, par le fait même, un îlot de chaleur.

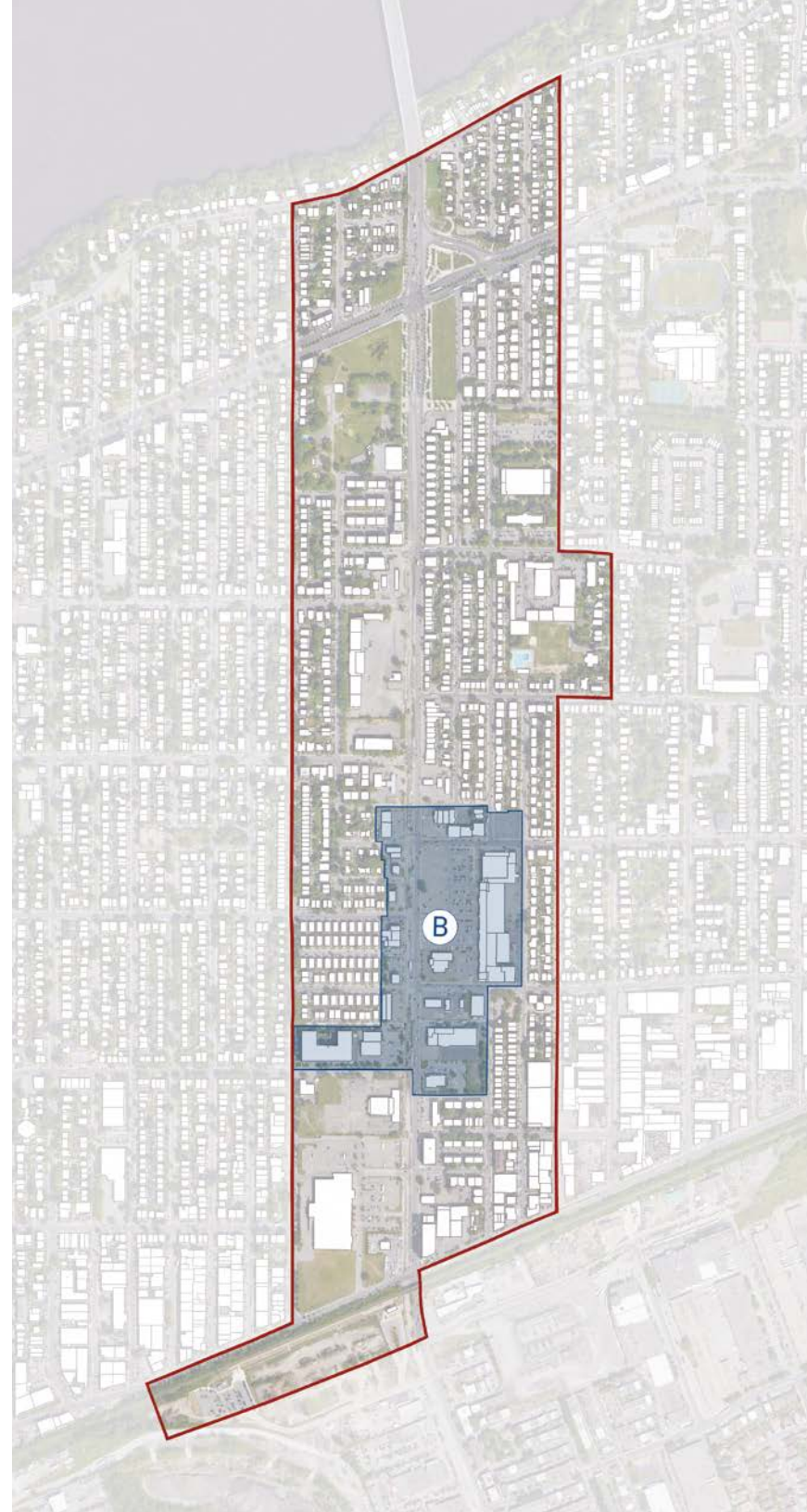
Au pourtour de ce site commercial, on observe de plus petits lots faisant place à une diversité de commerces de petite taille, isolés ou contigus.

L'extrémité sud du secteur bénéficiera d'une station du SRB, à l'intersection de la rue Fleury et du boulevard Pie-IX. Sa localisation, avantageuse, à la rencontre de deux secteurs (A et B) où les activités seront intensifiées, contribuera à façonner le futur centre de l'artère. L'achalandage dans ce secteur est donc voué à augmenter. Dans ce contexte, l'offre commerciale

de proximité existante sur les rues transversales au boulevard (Fleury, Amiens, etc.) pourra agir en complémentarité des nouveaux commerces localisés sur le boulevard Pie-IX.

De par sa localisation au cœur du quartier et en bordure du boulevard Pie-IX, le site du centre commercial Forest est accessible à l'ensemble des citoyens. Il présente un grand potentiel de développement au sein de l'arrondissement. Le redéveloppement d'un tel îlot pourrait permettre d'aménager un quartier complet disposant d'une diversité de logements et d'espaces publics de qualité contribuant à l'animation des lieux. Espace ouvert et de détente, marché public ou kiosques temporaires, commerces d'ambiance comme les cafés-terrasses, jeux d'eau et mobiliers urbains adaptés sont quelques exemples permettant de réaliser un milieu de vie complet intégré aux tissus résidentiels environnants.

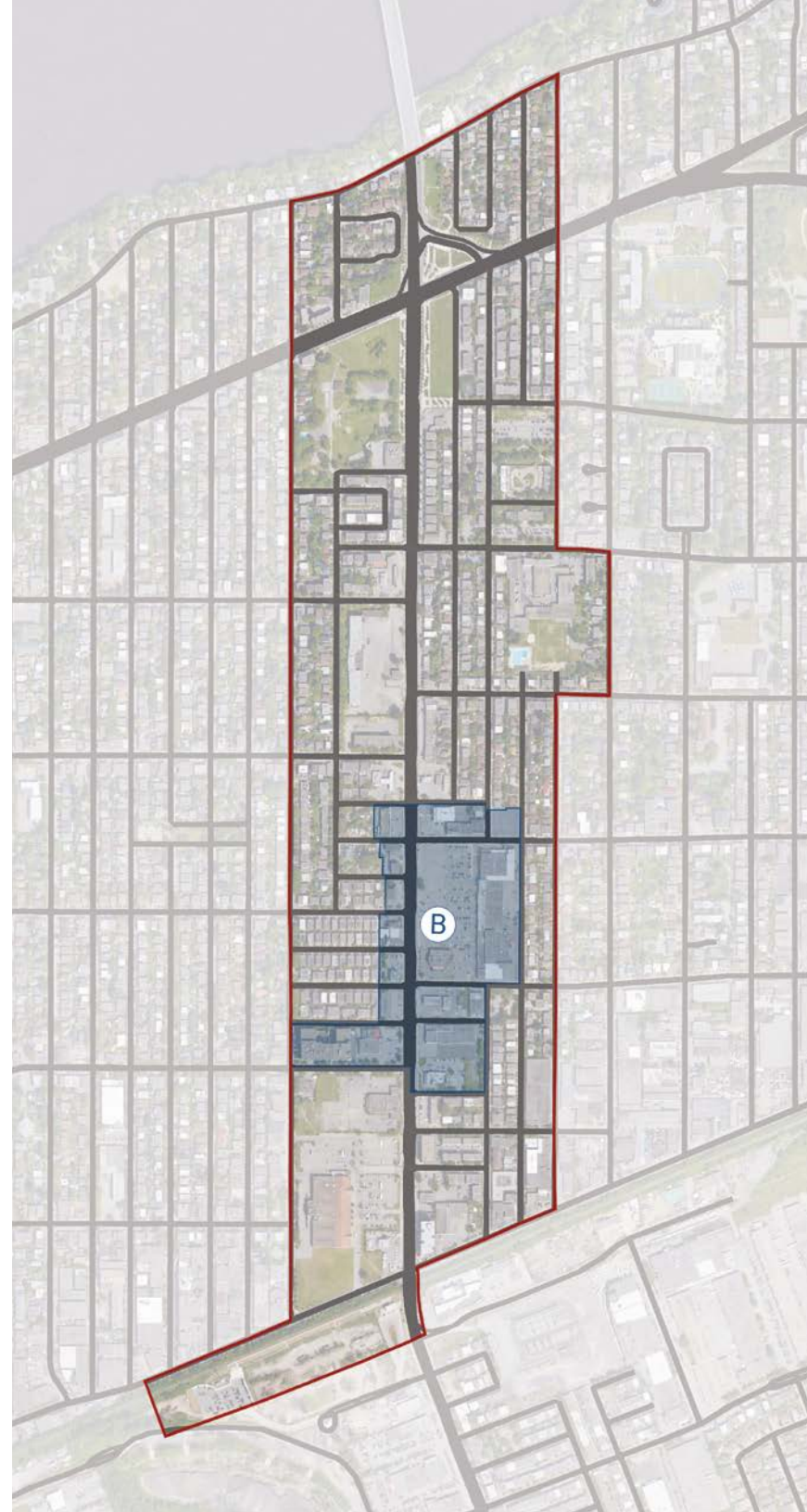
En fait, ce secteur est pressenti pour constituer un lieu de destination et d'animation constante, continue et sécuritaire pour les résidents. Pour ce faire, la présence de divers usages dans une mixité horizontale et verticale des bâtiments représente la clé du succès.



# Secteur B

## PRINCIPES DIRECTEURS D'AMÉNAGEMENT

- Instaurer un lieu de destination et de rassemblement pour la communauté locale à l'image d'un centre-ville ou d'une rue principale
- Aménager les espaces publics pour leur donner une identité, les animer et les rendre grandement accessibles
- Regrouper une mixité de fonctions contribuant à l'ambiance du lieu
- Favoriser les commerces d'ambiance et de proximité près des espaces publics
- Introduire une densité d'occupation élevée autour des espaces publics
- Prévoir des aménagements distinctifs et durables





## BALISES D'AMÉNAGEMENT

En plus des balises d'aménagement générales identifiées précédemment, les balises d'aménagement suivantes s'appliquent à l'ensemble du secteur d'ambiance B.

### Trame

- Favoriser la reconnexion du vaste site commercial avec la trame orthogonale adjacente
- Privilégier un lotissement permettant la réalisation de bâtiments d'envergure

### Implantation et architecture

- Assurer l'encadrement du boulevard Pie-IX et des espaces publics par le cadre bâti
- Privilégier une implantation favorisant l'animation au pourtour des espaces publics
- Favoriser la compacité du grain bâti (empreinte)
- Privilégier une interaction entre les rez-de-chaussée des bâtiments et le domaine public en maximisant les ouvertures et les accès directs à partir du trottoir
- Privilégier une interface dynamique avec la station du SRB

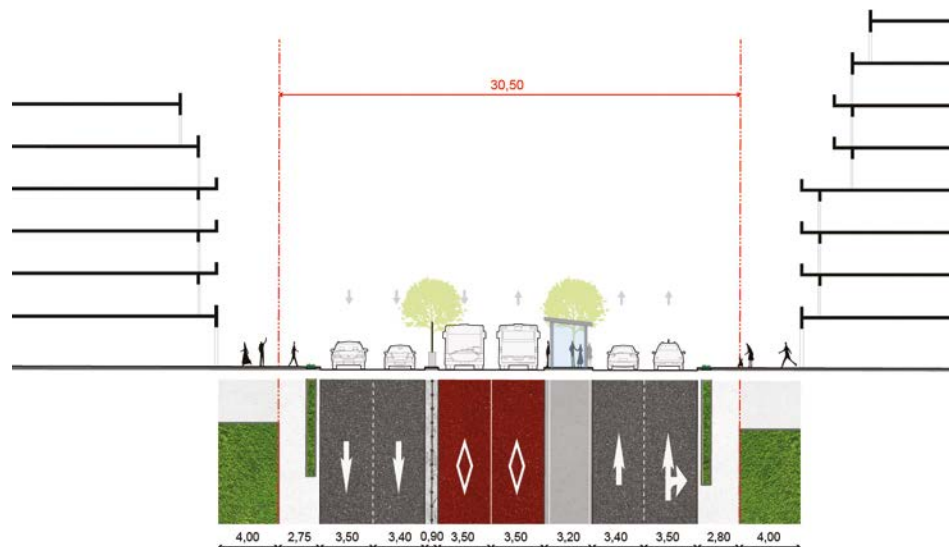


Figure 14 : Coupe 1 secteur B

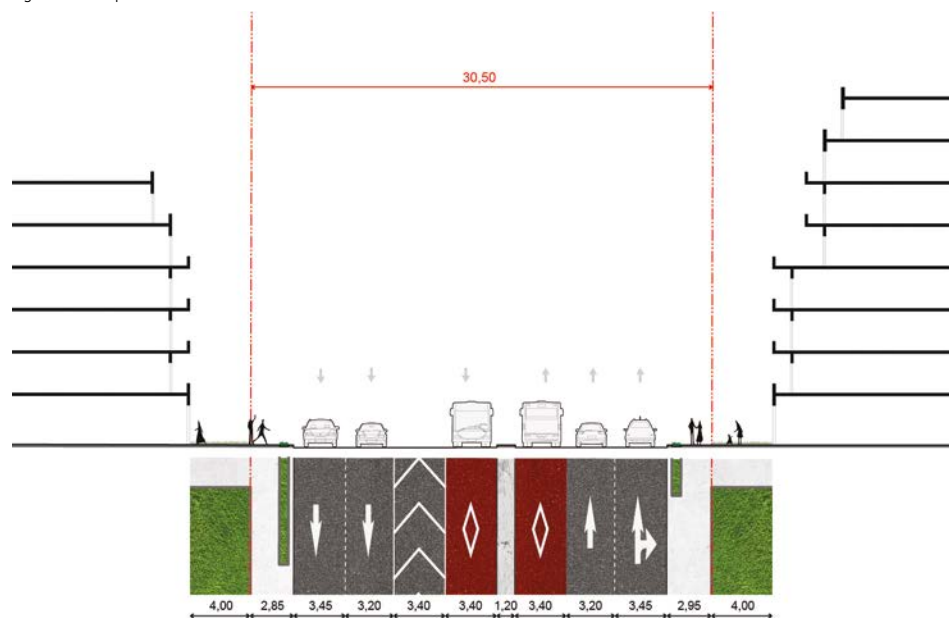


Figure 15 : Coupe 2 secteur B



### Aménagement des espaces extérieurs

- Privilégier des aménagements favorisant les transitions harmonieuses entre les terrains et le domaine public
- Privilégier le stationnement souterrain



Vue possible secteur B

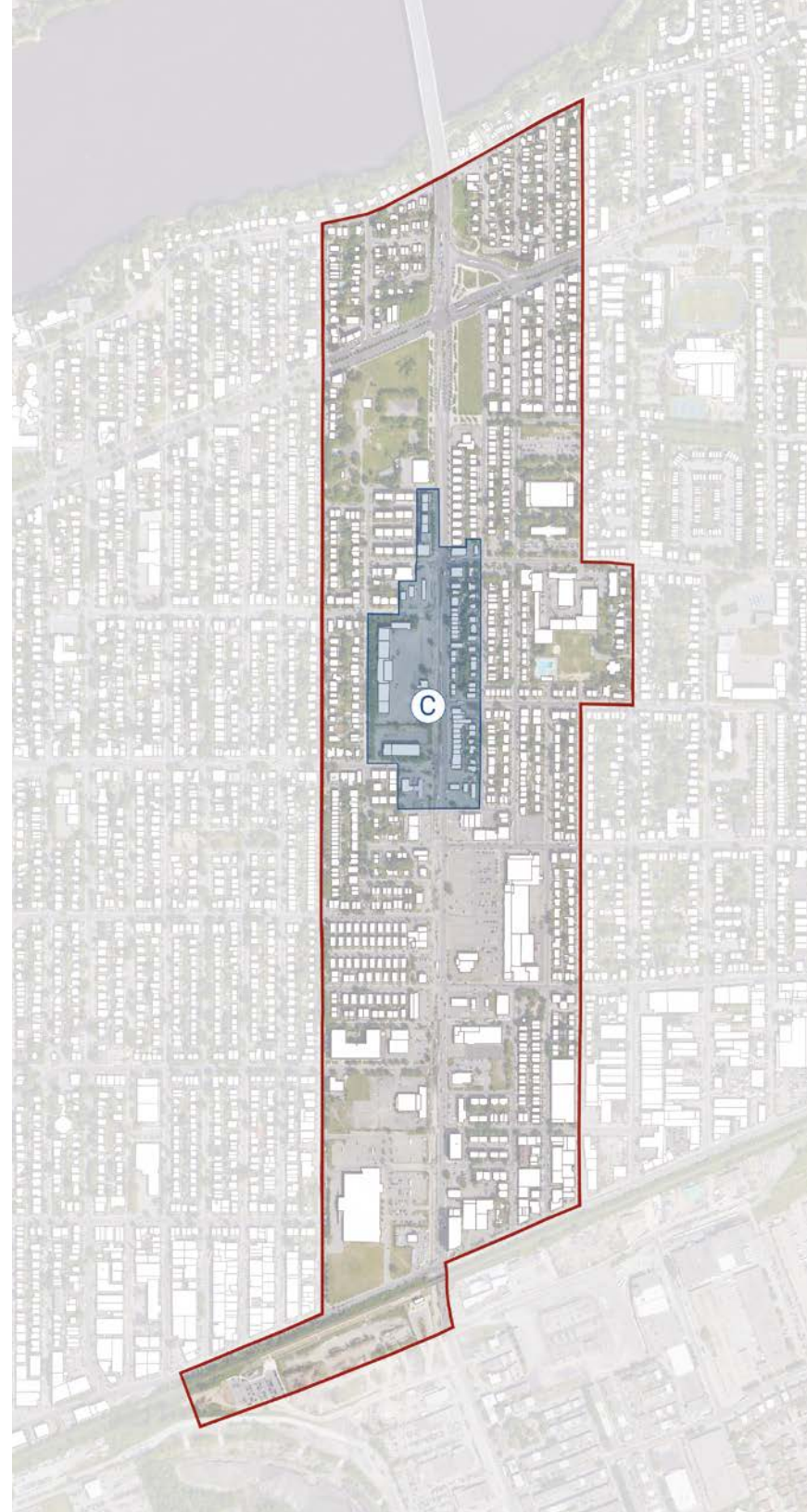
## PÔLE ÉDUCATIF ET COMMUNAUTAIRE

Ce pôle éducatif et communautaire bien établi regroupe les principales institutions d'enseignement suivantes : le centre de technologie de Rosemont, le centre d'éducation des adultes Galileo et l'école Saint-Rémi – annexe. Ce pôle s'intègre bien aux usages résidentiels qui y sont adjacents. Sur le site institutionnel, les bâtiments principaux sont localisés en fond de lot créant une rupture du cadre bâti et une absence d'encadrement du boulevard Pie-IX. Le revêtement du sol, plutôt imperméable, et l'absence de végétation contribuent aux îlots de chaleur.

Au pourtour de cet ensemble institutionnel, on observe des petits îlots ayant une dominance résidentielle et possédant une certaine compacité du bâti. Quelques commerces ponctuels comme des stations-services sont également présents sur le boulevard. Les rues transversales au boulevard Pie-IX (de Castille, Monselet et de Charleroi) permettent de connecter les tissus résidentiels bien établis situés de part et d'autre du boulevard. Il y aura lieu de renforcer les liens et consolider la complémentarité des commerces existants avec ceux situés en bordure du boulevard Pie-IX. Ces milieux de vie possèdent

déjà une mixité d'usages recherchée. De plus, il est prévu qu'une station du SRB sera aménagée à l'intersection de la rue de Castille. Ainsi, cette station contribuera à consolider ce pôle éducatif et communautaire, et ce, par une augmentation de son accessibilité et de son achalandage. En somme, ce secteur possède tous les atouts pour devenir un pôle structurant pour le boulevard.

L'un des enjeux de ce secteur vise à améliorer l'interface avec le boulevard Pie-IX, d'une part, avec de nouvelles insertions de bâtiments à l'intérieur du pôle éducatif et communautaire afin d'offrir un meilleur encadrement sur rue et, d'autre part, par l'aménagement paysager. L'arrondissement envisage l'intégration de parcours actifs qui viserait à rétablir la trame orthogonale, et ce, afin d'atténuer la barrière physique entre les milieux de vie situés à l'est et ceux situés à l'ouest du boulevard. Ces aménagements devront tendre à faciliter les accès vers la station de Castille du SRB. L'insertion d'une série de bâtiments en front ouest du boulevard Pie-IX serait l'occasion, outre le fait de mieux encadrer le boulevard, d'intégrer des usages commerciaux, éducatifs et résidentiels.





## PRINCIPES DIRECTEURS D'AMÉNAGEMENT

- Consolider et insérer de nouvelles fonctions en lien avec le caractère institutionnel du secteur
- Favoriser la requalification d'espaces sous-utilisés
- Favoriser la création de nouveaux équipements collectifs, institutionnels et communautaires afin de renforcer le caractère institutionnel du secteur
- Assurer la continuité du front bâti ainsi qu'une mixité et une densité bonifiée en front du boulevard Pie-IX
- Favoriser l'accessibilité à la station du SRB

## BALISES D'AMÉNAGEMENT

En plus des balises d'aménagement générales identifiées précédemment, les balises d'aménagement suivantes s'appliquent à l'ensemble du secteur d'ambiance C.

### Trame

- Favoriser la reconnexion du site institutionnel avec la trame orthogonale adjacente
- Privilégier un lotissement permettant la réalisation de bâtiments d'envergure

### Implantation et architecture

- Assurer l'encadrement du boulevard Pie-IX et des espaces publics par le cadre bâti
- Favoriser la compacité du grain bâti (empreinte)
- Privilégier une interaction entre les rez-de-chaussée des bâtiments et le domaine public en maximisant les ouvertures et les accès directs à partir du trottoir
- Privilégier une interface dynamique avec la station du SRB





### Aménagement des espaces extérieurs

- Privilégier des aménagements favorisant les transitions harmonieuses entre les espaces publics et privés
- Privilégier le stationnement souterrain



UQAM, collection de photos AECOM



Vue possible secteur C

## PÔLE D'ENTRÉE DE VILLE

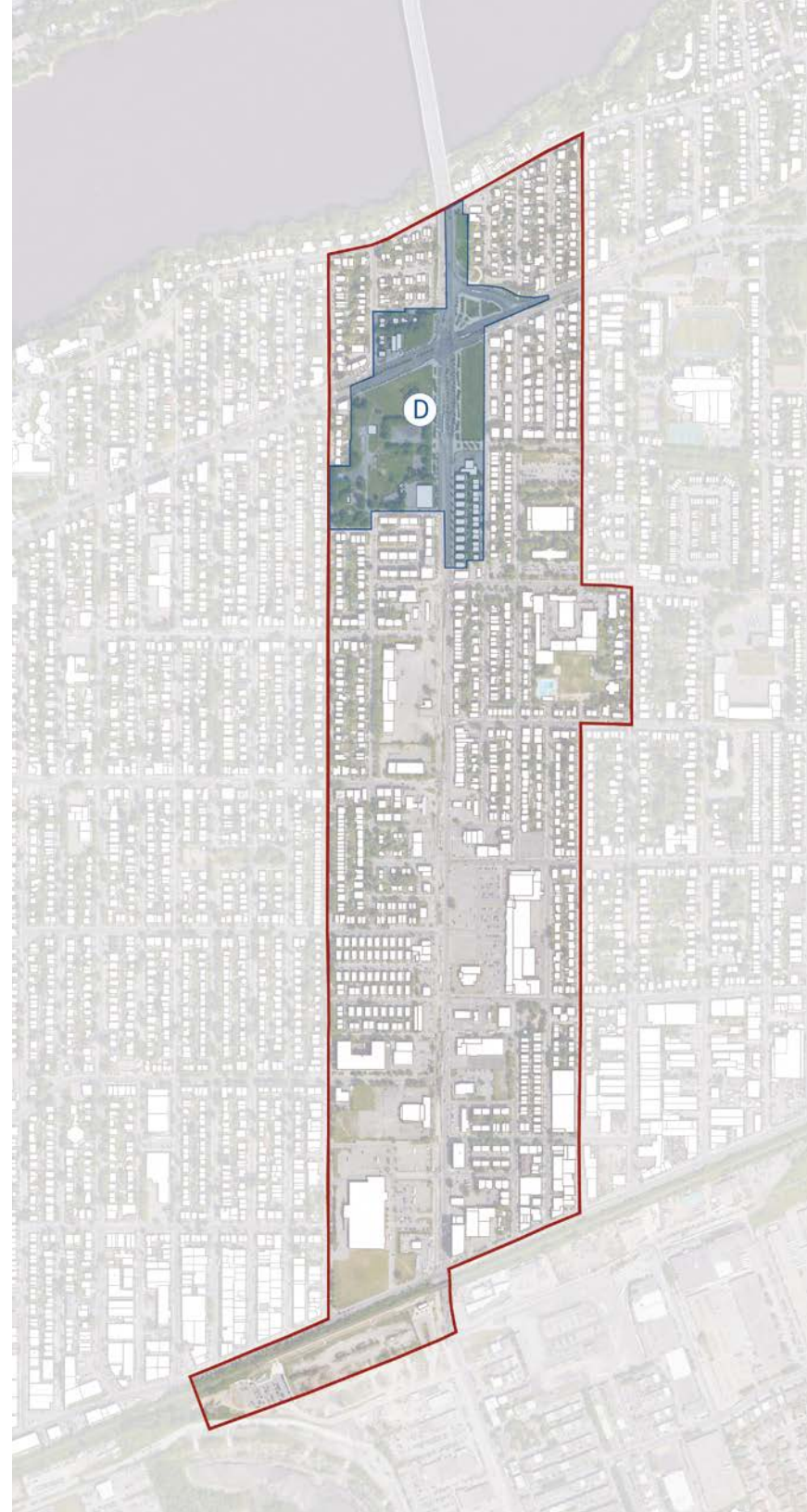
Le pont Pie-IX constitue une jonction structurante entre l'arrondissement de Montréal-Nord de la Ville de Montréal et la Ville de Laval. Le boulevard Henri-Bourassa est également un axe est-ouest important. Cette entrée de ville a d'ailleurs fait l'objet d'un réaménagement important au cours des dernières années, notamment par la reconfiguration et la mise à niveau de l'intersection du boulevard Pie-IX et du boulevard Henri-Bourassa. La localisation stratégique aux abords de la rivière des Prairies et la présence du parc Pilon contribuent au caractère récréatif du secteur. Un espace public situé au nord-est de l'intersection des boulevards Henri-Bourassa et Pie-IX profite d'un aménagement d'envergure : la Vélocité des lieux, une œuvre d'art soulignant l'entrée de Ville. Cette œuvre évoque « la collectivité, le jeu, le vertige, la fête et le plaisir du mouvement »<sup>18</sup>.

L'identité du lieu misera sur ce mouvement, cette intensité de déplacements, et c'est dans cette logique que de grands espaces de détente et de contemplation seront aménagés afin de pouvoir ressentir l'ambiance. Les interventions prévues contribueront à consolider et à mettre en valeur le parc Pilon et les espaces verts existants. Le secteur sera ainsi voué principalement aux fonctions communautaires, récréatives et sportives. Des activités complémentaires comme des services connexes, des commerces de proximité ainsi

que de l'habitation seront favorisées de part et d'autre du boulevard.

La station Amos du SRB a été aménagée en 2016 comme projet pilote lançant le projet structurant de transport en commun. La rue d'Amos permet de relier le parc Pilon, le SRB et le pôle civique, d'où l'intérêt de la transformer en parcours actif. Une partie du tronçon a été piétonnisée. La rue d'Amos est aussi privilégiée dans la stratégie de consolidation des réseaux cyclables de l'arrondissement. De plus, la route verte longeant la rivière des Prairies fait partie du parcours actif et est aussi, sans conteste, un élément de détente dans cet espace en continuelle mouvance. C'est pourquoi la mise en valeur de la route verte répond au besoin du milieu de vie.

<sup>18</sup> Art public Montréal, La Vélocité des lieux, 2020, [en ligne]





## PRINCIPES DIRECTEURS D'AMÉNAGEMENT

- Consolider les parcs et les espaces verts dans le secteur et bonifier leurs aménagements
- Favoriser les commerces d'ambiance et de proximité près des espaces publics
- Intensifier l'occupation du sol le long du boulevard Pie-IX
- Aménager des liens conviviaux vers la station de SRB

## BALISES D'AMÉNAGEMENT

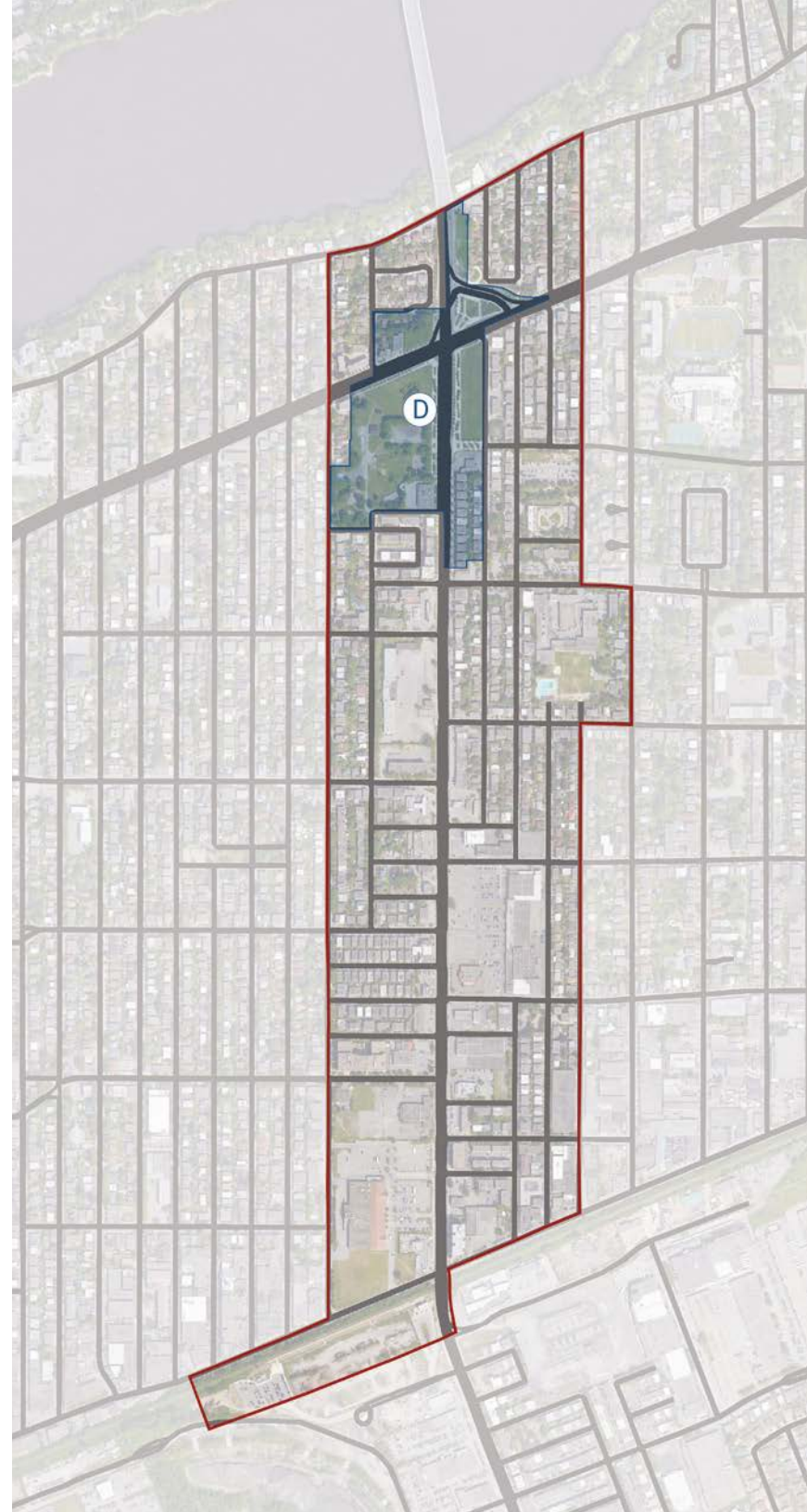
En plus des balises d'aménagement générales identifiées précédemment, les balises d'aménagement suivantes s'appliquent à l'ensemble du secteur d'ambiance D.

### Trame

- Privilégier un lotissement permettant la réalisation de bâtiments d'envergure

### Implantation et architecture

- Moduler les volumes des bâtiments et proposer une architecture de qualité afin d'éviter l'effet monolithique
- Privilégier une continuité du cadre bâti le long du boulevard Pie-IX et des espaces publics
- Privilégier une interaction entre les rez-de-chaussée des bâtiments et le domaine public en maximisant les ouvertures et les accès directs à partir du trottoir
- Privilégier une interface dynamique avec la station du SRB





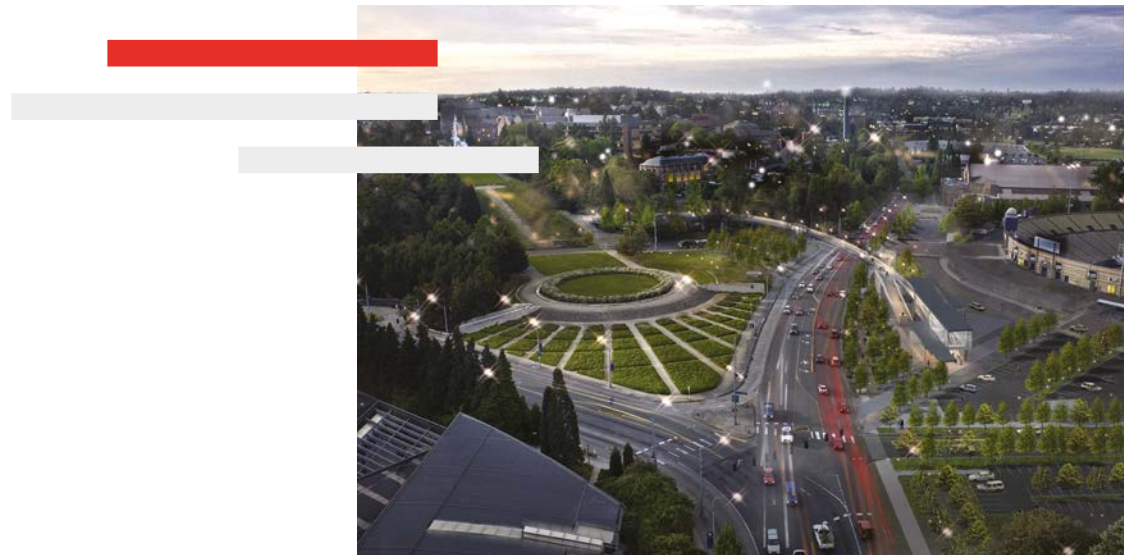
# Secteur D

## Aménagement des espaces extérieurs

- Favoriser l'aménagement d'espaces verts et paysagers
- Favoriser la création de percées visuelles mettant en valeur l'œuvre de la Vélocité des lieux
- Favoriser des aménagements encadrant l'intersection des boulevards Henri-Bourassa et Pie-IX
- Privilégier le stationnement souterrain



Vue possible secteur D



University of Washington Station, Imnarchitects.com

## PÔLE CIVIQUE

Le pôle civique de la mairie de l'arrondissement de Montréal-Nord se situe un peu en retrait des abords du boulevard Pie-IX. La mairie a pignon sur la rue de Charleroi. On retrouve également au sein du quadrilatère délimité par la rue de Castille au sud, la rue d'Amos au nord, l'avenue Garon à l'est et l'avenue Hébert à l'ouest, certaines fonctions publiques, comme les ateliers des travaux publics, l'aréna Garon ainsi que les parcs Primeau et Garon-d'Amos. Cette concentration de fonctions institutionnelles et récréatives constitue un pôle historique et civique d'importance.

En plus de représenter l'histoire civique de Montréal-Nord, ce secteur est également un lieu de transition entre le développement effervescent souhaité sur le boulevard Pie-IX (régional) et le milieu de vie plus paisible bordant la rue de Charleroi (vie de quartier). Ce secteur est aussi un pôle d'emplois générant un certain achalandage pouvant contribuer autant au dynamisme du boulevard Pie-IX que de la rue de Charleroi.

La configuration du site et sa topographie se déclinant vers la rivière des Prairies présentent quelques avantages pour la consolidation du pôle civique. Actuellement, une proportion significative du site est composée d'aires de stationnement, ce qui constitue une opportunité de réaménagement à saisir.





## PRINCIPES DIRECTEURS D'AMÉNAGEMENT

- Consolider et mettre en valeur le pôle civique autour de la mairie
- Encourager le verdissement du secteur
- Assurer une harmonisation des usages
- Privilégier la continuité du front bâti le long de la rue de Charleroi

## BALISES D'AMÉNAGEMENT

En plus des balises d'aménagement générales identifiées précédemment, les balises d'aménagement suivantes s'appliquent à l'ensemble du secteur d'ambiance E.

### Trame

- Maintenir l'îlot institutionnel et mettre en valeur la topographie

### Implantation et architecture

- Valoriser et optimiser les espaces sous-utilisés
- Privilégier une interaction entre les rez-de-chaussée des bâtiments et le domaine public en maximisant les ouvertures et les accès directs à partir du trottoir

### Aménagement

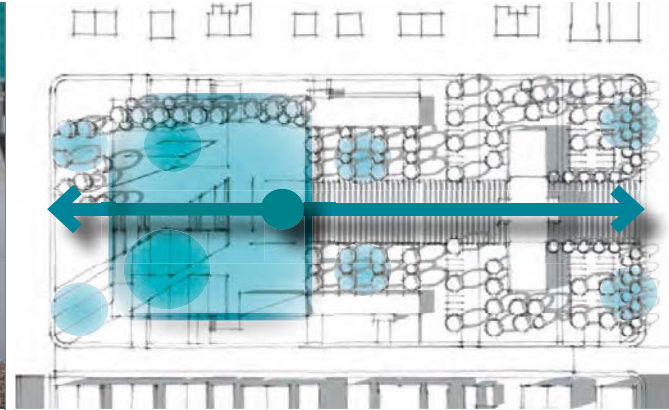
- Privilégier le stationnement souterrain





Rotterdam, Pays Bas (source : [www.iabr.nl](http://www.iabr.nl))

Jardins communautaires sur toit



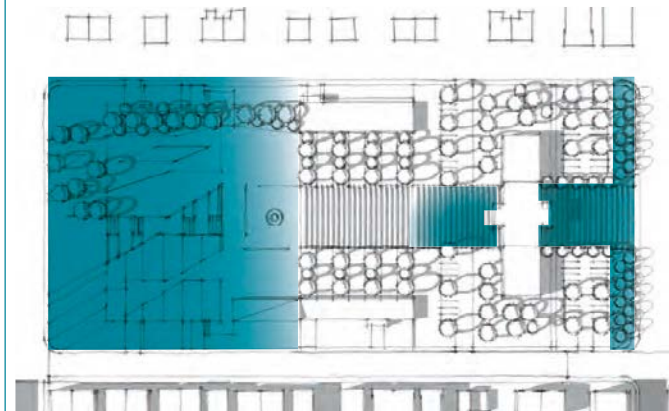
Consolidation des espaces publics

Aménagements paysagers divers



Schlossle Galerie, Pforzheim, Allemagne (source : [www.fbb.de](http://www.fbb.de))

Agrandissement de la place hôtel de ville / aménagement du parvis

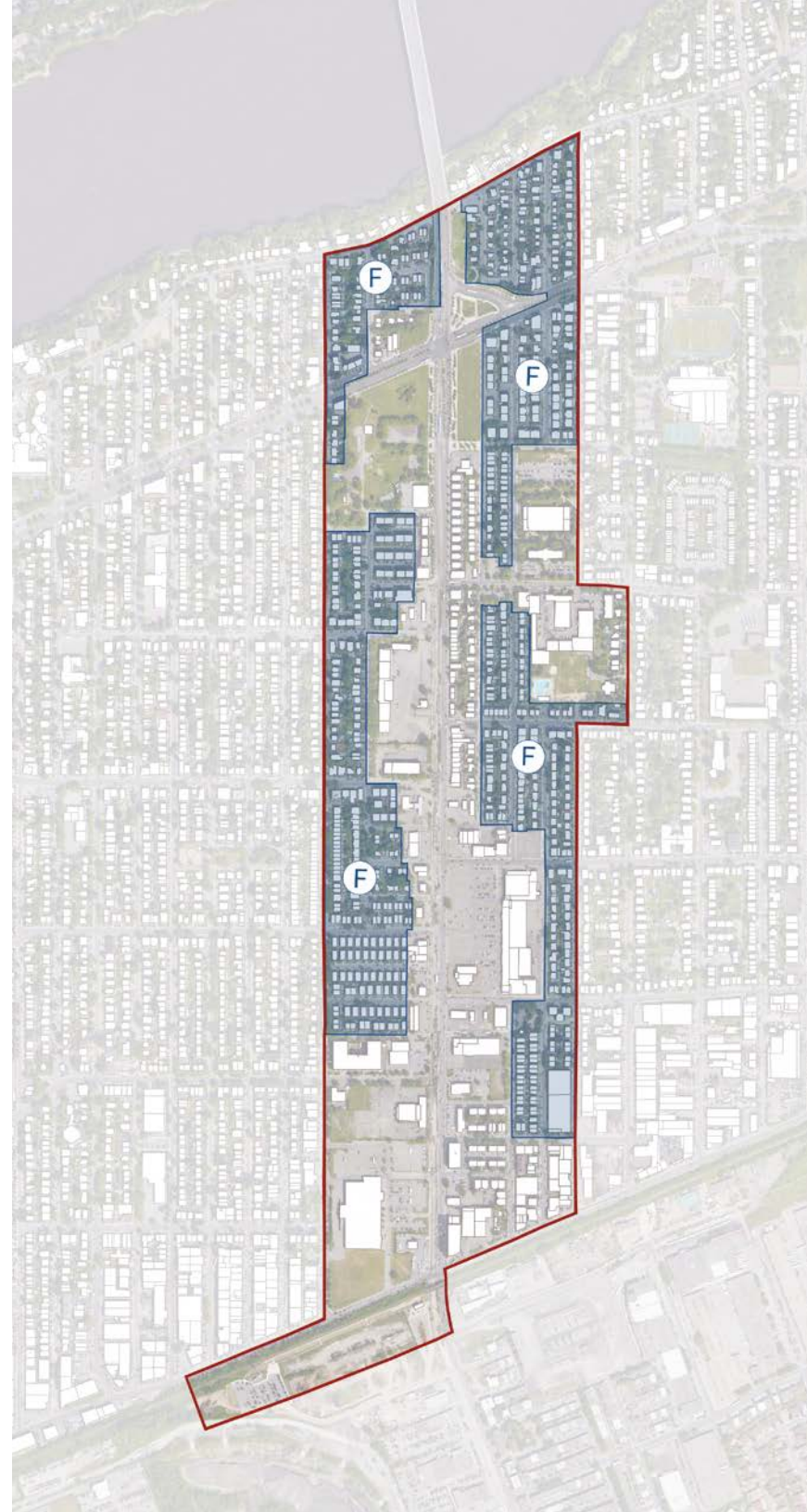




## ÎLOTS RÉSIDENTIELS

Les îlots résidentiels établis au sein des milieux de vie existants à l'intérieur du territoire du PPU revêtent une forme urbaine traditionnelle à l'image des îlots d'une grande partie de l'île de Montréal. Bien que le système de transport collectif de type SRB favorise une densification de l'occupation du sol à ses abords, il est peu envisageable de penser que les îlots résidentiels dans leur ensemble se redévelopperont à court et moyen termes. Cependant, certains développements ponctuels pourraient voir le jour et une densification harmonieuse avec les tissus existants serait alors envisageable. Aussi, les lots qui bordent les voies de circulation structurantes transversales comme les rues d'Amos, de Charlevoix, de Martial, de Castille, Monselet, Amiens, Prieur Est et Fleury Est possèdent un potentiel de développement à court ou moyen terme plus élevé.

Ces opportunités de redéveloppement et de densification, si elles se confirment, devraient s'arrimer à la trame urbaine dominante de l'arrondissement de Montréal-Nord et s'intégrer dans le milieu résidentiel existant. De plus, la mixité devra être conservée au niveau des typologies résidentielles en respect avec le tissu social de l'arrondissement, et ce, dans l'optique de maintenir la population en place et d'encourager une diversité de produits résidentiels garants d'un milieu vif et dynamique propre à l'arrondissement de Montréal-Nord.



# Secteur F

## PRINCIPES DIRECTEURS D'AMÉNAGEMENT

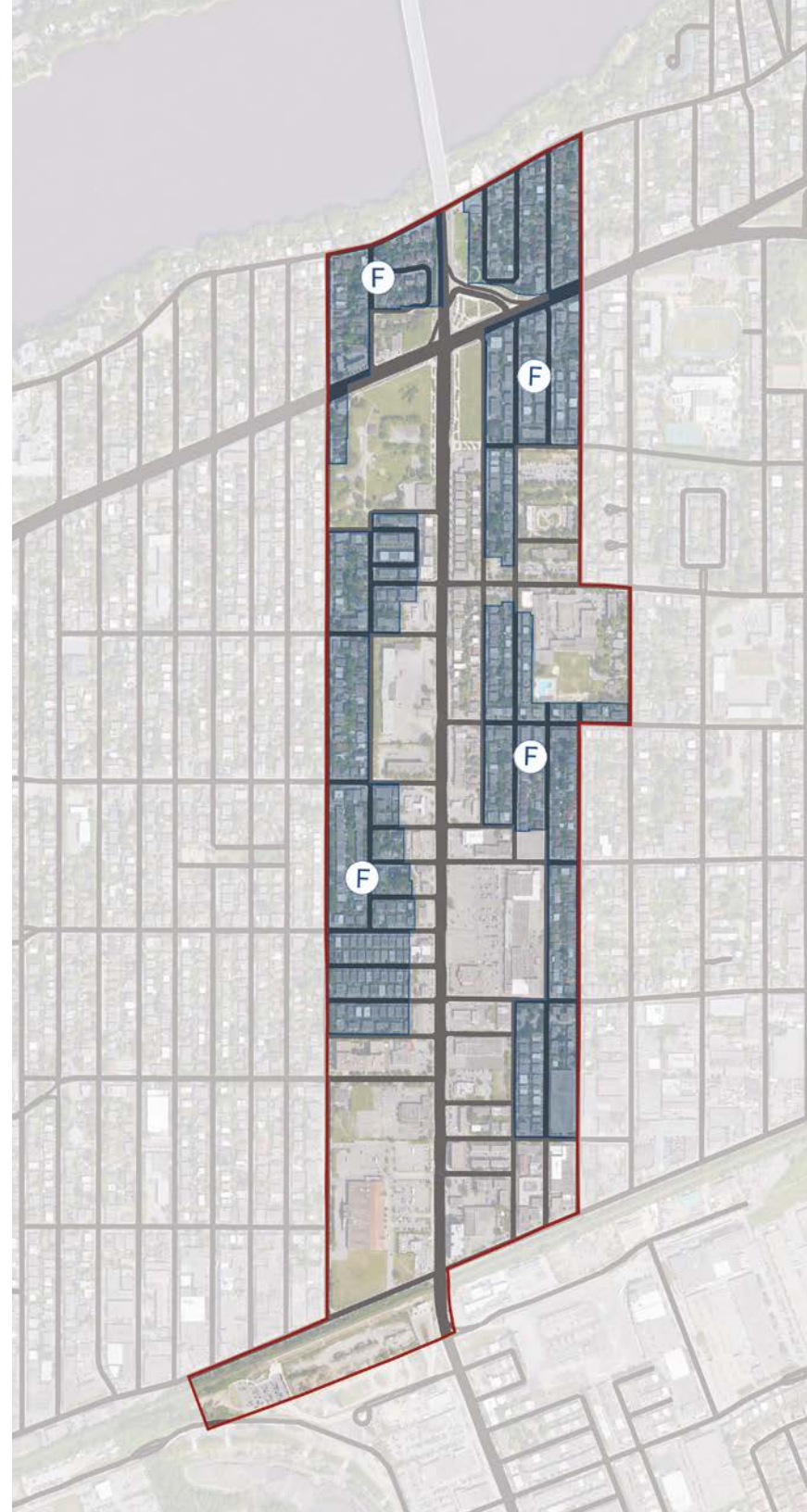
- Encourager le verdissement
- Créer des liens de transport actif vers le boulevard Pie-IX
- Favoriser une diversité d'habitation

## BALISES D'AMÉNAGEMENT

En plus des balises d'aménagement générales identifiées précédemment, les balises d'aménagement suivantes s'appliquent à l'ensemble du secteur d'ambiance F.

### Implantation et architecture

- Maintenir une variété de typologies d'habitation
- Mettre en valeur les bâtiments qui ont une valeur architecturale ou patrimoniale intéressante
- Privilégier une architecture et une intégration harmonieuse des bâtiments résidentiels





# PLAN DE MISE EN ŒUVRE

La mise en œuvre du programme particulier d'urbanisme du boulevard Pie-IX s'échelonne sur plusieurs années. Le réaménagement du boulevard Pie-IX et l'arrivée prochaine d'un service rapide par bus serviront de moteur à la revitalisation du secteur. Comme la majorité des terrains bordant le boulevard Pie-IX sont de propriété privée, la transformation

du secteur se fera au gré des projets et des opportunités de développement. Par conséquent, cette revitalisation se concrétisera dans un horizon à moyen et à long terme.

Afin que les projets de lotissement et les projets de construction ou d'agrandissement de bâtiments

respectent les balises applicables prévues par le présent PPU, un cadre réglementaire conforme à celles-ci sera mis en place. Par ailleurs, certaines des balises d'aménagement du présent PPU guideront plutôt l'aménagement du domaine public que sont les rues et les espaces publics. Le détail des moyens de mise en œuvre est décrit au tableau suivant.

Moyens de mise en œuvre	Échéancier
Modifier le règlement relatif aux plans d'implantation et d'intégration architecturale (P.I.I.A.) afin d'intégrer des objectifs et des critères permettant la mise en œuvre des balises d'aménagement applicables.	Court terme
Modifier le règlement de zonage afin d'intégrer les normes prévues dans la section intitulée « modifications aux règlements d'urbanisme » ainsi que celles découlant des modifications apportées au plan d'urbanisme et qui sont énoncées dans la section intitulée « modifications au plan d'urbanisme ».	Court terme
Appliquer le Règlement visant à améliorer l'offre en matière de logement social, abordable et familial afin de favoriser une mixité sociale des projets résidentiels.	Court, moyen et long terme
Mettre à jour le plan local de déplacements de l'arrondissement de Montréal-Nord. Ce document permettra d'identifier les axes de transport actif à l'intérieur du territoire d'application du PPU et ainsi aménager des parcours actifs qui permettront de piétonner et sécuriser les parcours et de connecter le quartier.	Court terme
Collaborer avec l'Autorité régionale de transport métropolitain dans le cadre des travaux de réaménagement du boulevard Pie-IX pour accueillir le SRB et ses stations.	Court terme
Réaliser un guide d'accompagnement destiné aux propriétaires et promoteurs immobiliers. Ce guide permettra une meilleure compréhension de la réglementation applicable lors de la réalisation des projets.	Court terme
Sensibiliser les propriétaires et les promoteurs immobiliers à la vision d'aménagement du présent PPU lors de la réalisation des nouveaux projets.	Court, moyen et long terme

Court terme : 0-5 ans    Moyen terme : 5-10 ans    Long terme : 10 ans et plus

Moyens de mise en œuvre	Échéancier
<p>Adopter un plan directeur d'aménagement des parcs et espaces verts afin de répondre aux besoins de la population de l'arrondissement. Ce document permettra d'évaluer les besoins en termes de parcs et d'espaces verts sur le territoire d'application du PPU et de programmer les espaces verts existants. Ces analyses approfondies permettront par la suite le réaménagement des espaces verts existants et l'aménagement de nouveaux espaces verts.</p>	Court terme
<p>Adopter des dispositions permettant au conseil d'exempter de l'obligation de fournir et de maintenir des unités de stationnement toute personne qui en fait la demande moyennant le paiement d'une somme, et ce, afin de constituer un fonds servant à l'achat ou à l'aménagement d'immeubles destinés au stationnement et d'ainsi assurer une offre de stationnement adéquate selon les secteurs.</p>	Court terme
<p>Favoriser, dans le cadre de l'application du Règlement relatif à la cession pour fins d'établissement, de maintien et d'amélioration de parcs, de terrains de jeux et de préservation d'espaces naturels sur le territoire de la Ville de Montréal (17-055), une cession de terrain plutôt qu'une compensation monétaire, et ce, afin de bonifier l'offre en espaces verts.</p>	Court terme

**Court terme : 0-5 ans    Moyen terme : 5-10 ans    Long terme : 10 ans et plus**














# STRATÉGIES RÉGLEMENTAIRES

## MODIFICATIONS AU PLAN D'URBANISME

Afin de mettre en œuvre le présent PPU, il est requis de modifier la carte des affectations du sol et la carte de densité de construction du plan d'urbanisme, tel qu'il est illustré aux pages suivantes.

### L'affectation du sol

#### Arrondissement de Montréal-Nord

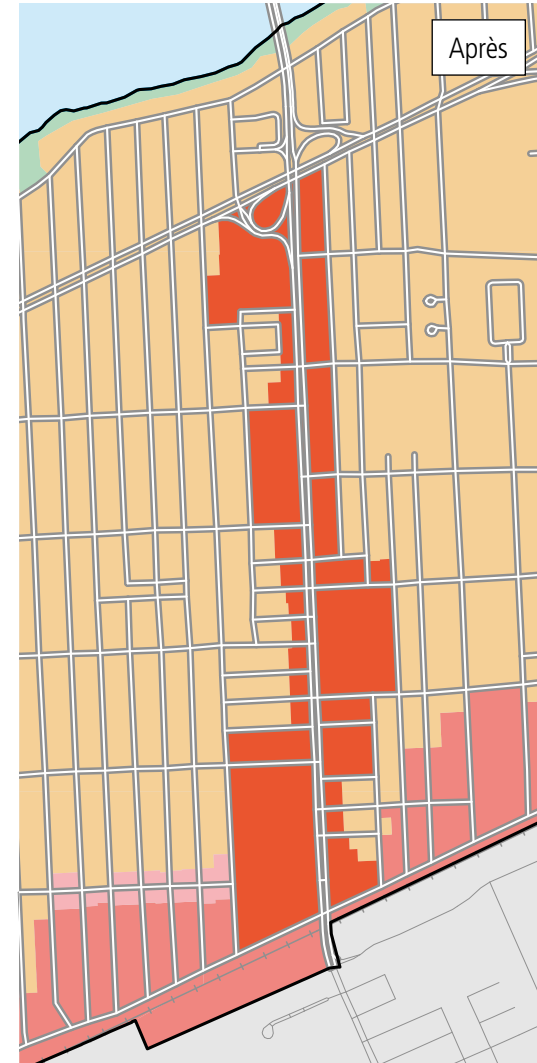
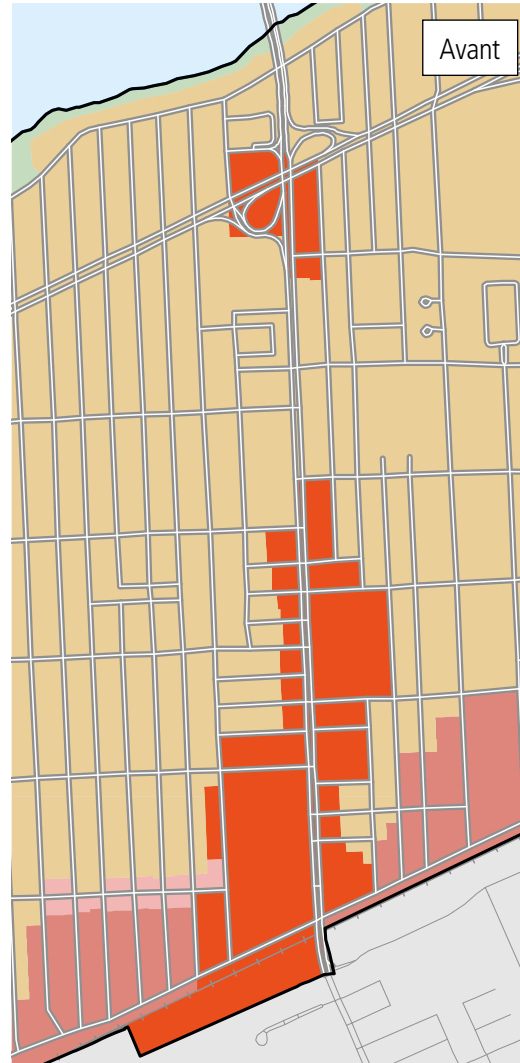
-  Secteur résidentiel
-  Secteur mixte
-  Secteur d'activités diversifiées
-  Secteur d'emplois
-  Grand équipement institutionnel
-  Couvent, monastère ou lieu de culte
-  Agricole
-  Conservation
-  Grand espace vert ou parc riverain
-  Grande emprise ou grande infrastructure publique
-  Limite d'arrondissement

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

Plan d'urbanisme

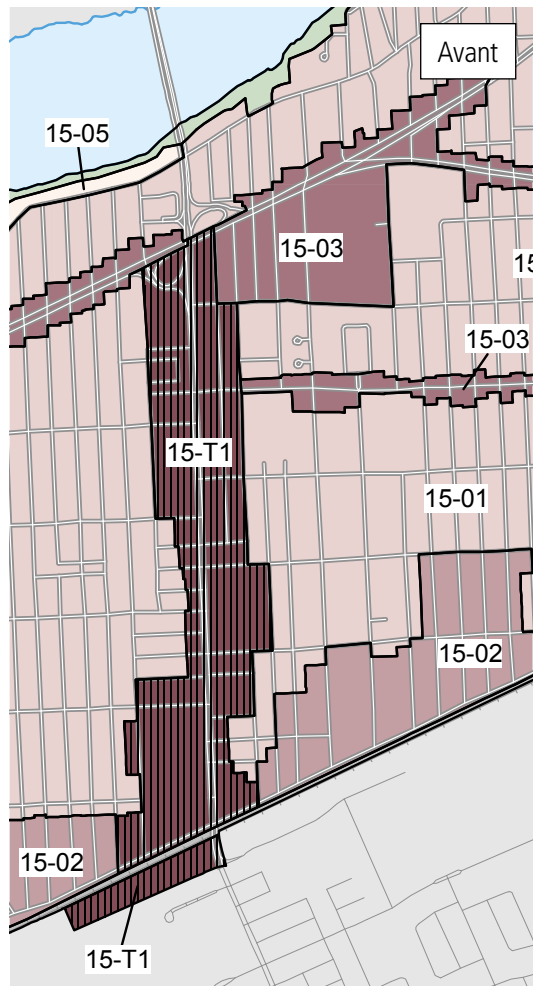


## Les affectations du sol



## La densité de construction

La carte de densité de construction est modifiée afin de diviser le territoire d'application du PPU en six nouveaux secteurs, soit 15-T4, 15-T5, 15-T6, 15-T7, 15-T8 et 15-T9 dont les caractéristiques de densité sont présentées à la page suivante.



### Secteur 15-01

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

### Secteur 15-02

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

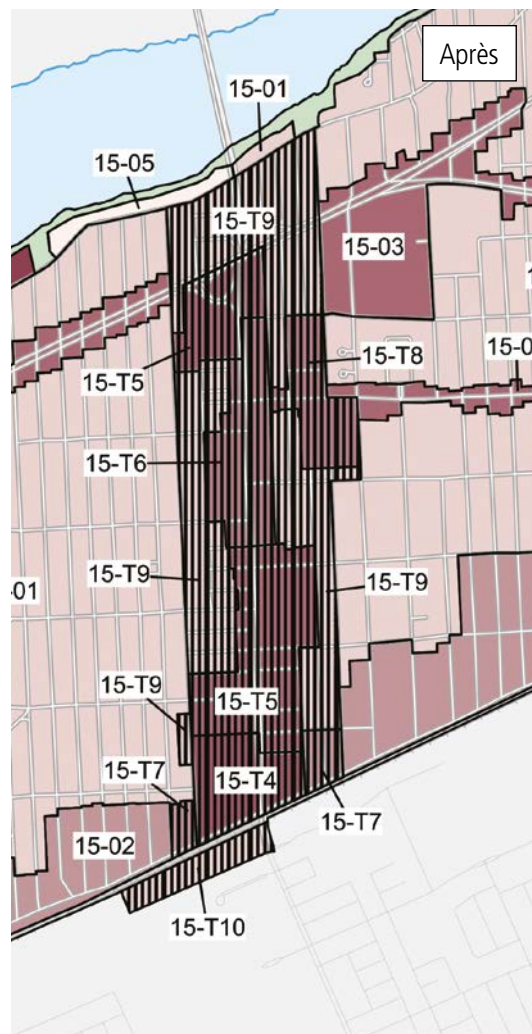
### Secteur 15-03

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

### Secteur 15-T1

- bâti de quatre étages hors-sol ou plus;
- implantation isolée, jumelée ou contiguë;
- taux d'implantation au sol moyen;
- C.O.S. minimal : 3,0;
- C.O.S. maximal : 9,0.





#### Secteur 15-T4

- bâti de quatre à dix étages hors-sol;
- taux d'implantation au sol moyen à élevé;
- C.O.S. minimal : 2,5;
- C.O.S. maximal : 7,0.

#### Secteur 15-T5

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

#### Secteur 15-T6

- bâti de trois à six étages hors-sol;
- taux d'implantation au sol moyen à élevé;
- C.O.S. minimal : 1,5;
- C.O.S. maximal : 3,8.

#### Secteur 15-T7

- bâti de deux à quatre étages hors-sol;
- taux d'implantation au sol élevé;
- C.O.S. minimal : 1,2;
- C.O.S. maximal : 4,0.

#### Secteur 15-T8

- bâti de deux à six étages hors-sol;
- taux d'implantation au sol moyen à élevé;
- C.O.S. minimal : 1,0;
- C.O.S. maximal : 3,8.

#### Secteur 15-T9

- bâti de un à quatre étages hors-sol;
- taux d'implantation au sol faible à moyen;
- C.O.S. minimal : 0,5;
- C.O.S. maximal : 3,6.

#### Secteur 15-T10

- bâti de un à quatre étages hors-sol;
- taux d'implantation au sol faible à moyen;
- C.O.S. minimal : 0,3;
- C.O.S. maximal : 2,0.

## MODIFICATIONS AUX RÈGLEMENTS D'URBANISME

### Règlement relatif aux plans d'implantation et d'intégration architecturale

Les balises d'aménagement générales, regroupées sous les catégories environnement, trame, implantation et architecture, aménagement des espaces extérieurs, fonctions, ainsi que les balises d'aménagement spécifiques applicables selon le secteur d'ambiance doivent être intégrées sous forme d'objectifs et de critères dans le règlement relatif aux plans d'implantation et d'intégration architecturale.

### Règlement de zonage

Les dispositions du règlement de zonage doivent :

- Prohiber, sur tout ou partie du territoire d'application du PPU, les services à l'auto
- Exiger lors de l'aménagement de certaines aires de stationnement, l'installation d'équipements permettant la recharge des véhicules électriques
- Prévoir, à l'intérieur d'un rayon de 500 m de la gare de train, un nombre de cases de stationnement maximal autorisé équivalant à 125 % du nombre de cases de stationnement minimal exigé
- Dans les zones correspondant au territoire du secteur d'ambiance A, prévoir une hauteur maximale en étages inférieure de deux étages à la hauteur maximale en étages prévue par les paramètres du secteur de densité du plan d'urbanisme dans lequel est située la zone. Toutefois, sous réserve des paramètres du secteur de densité applicables, il sera possible de déroger à cette norme de hauteur maximale en étages en ayant recours à un outil d'urbanisme discrétionnaire
- Exiger, par logement, un minimum d'une case de stationnement pour vélo
- Exiger un nombre minimal de cases de stationnement pour vélos pour certains usages commerciaux
- Permettre, pour un bâtiment situé sur un terrain bordant le boulevard Pie-IX, une mixité horizontale et verticale de certains usages commerciaux et résidentiels
- Autoriser, dans les zones correspondant au territoire du secteur d'ambiance B, sur un terrain adjacent à un parc ou à une place publique, au moins un usage commercial générateur d'achalandage et d'animation, tel qu'une épicerie (notamment boulangerie, boucherie ou café), un fleuriste, tout autre commerce de vente au détail, une pharmacie, un restaurant, un débit de boissons alcoolisées ou un service de soins personnels
- Autoriser, dans les zones correspondant au territoire du secteur d'ambiance D, sur un terrain adjacent au boulevard Pie-IX et à un parc ou une place publique, au moins un usage commercial générateur d'achalandage et d'animation, tel qu'une épicerie (notamment boulangerie, boucherie ou café), un fleuriste, tout autre commerce de vente au détail, une pharmacie, un restaurant, un débit de boissons alcoolisées ou un service de soins personnels
- Adopter des dispositions permettant au conseil d'exempter de l'obligation de fournir et de maintenir des unités de stationnement toute personne qui en fait la demande moyennant le paiement d'une somme, et ce, afin de constituer un fonds servant à l'achat ou à l'aménagement d'immeubles destinés au stationnement
- Prescrire les taux d'implantation maximum suivants, selon les zones correspondant aux secteurs de densité de construction du plan d'urbanisme ci-dessous :
  - 15-T4 et 15-T7 : 80 %
  - 15-T5 : 75 %
  - 15-T6 : 70 %

