

- > Pierre La Rue, conseiller
- > Gilles Côté, directeur
- > Richard Blais, chef de division
- > Jean-Claude Cayla, conseiller

Secteur Henri-Bourassa Ouest

> Présentation
du secteur et
des enjeux

Mai 2013

1 Le territoire et ses occupants

2 Le cadre de planification

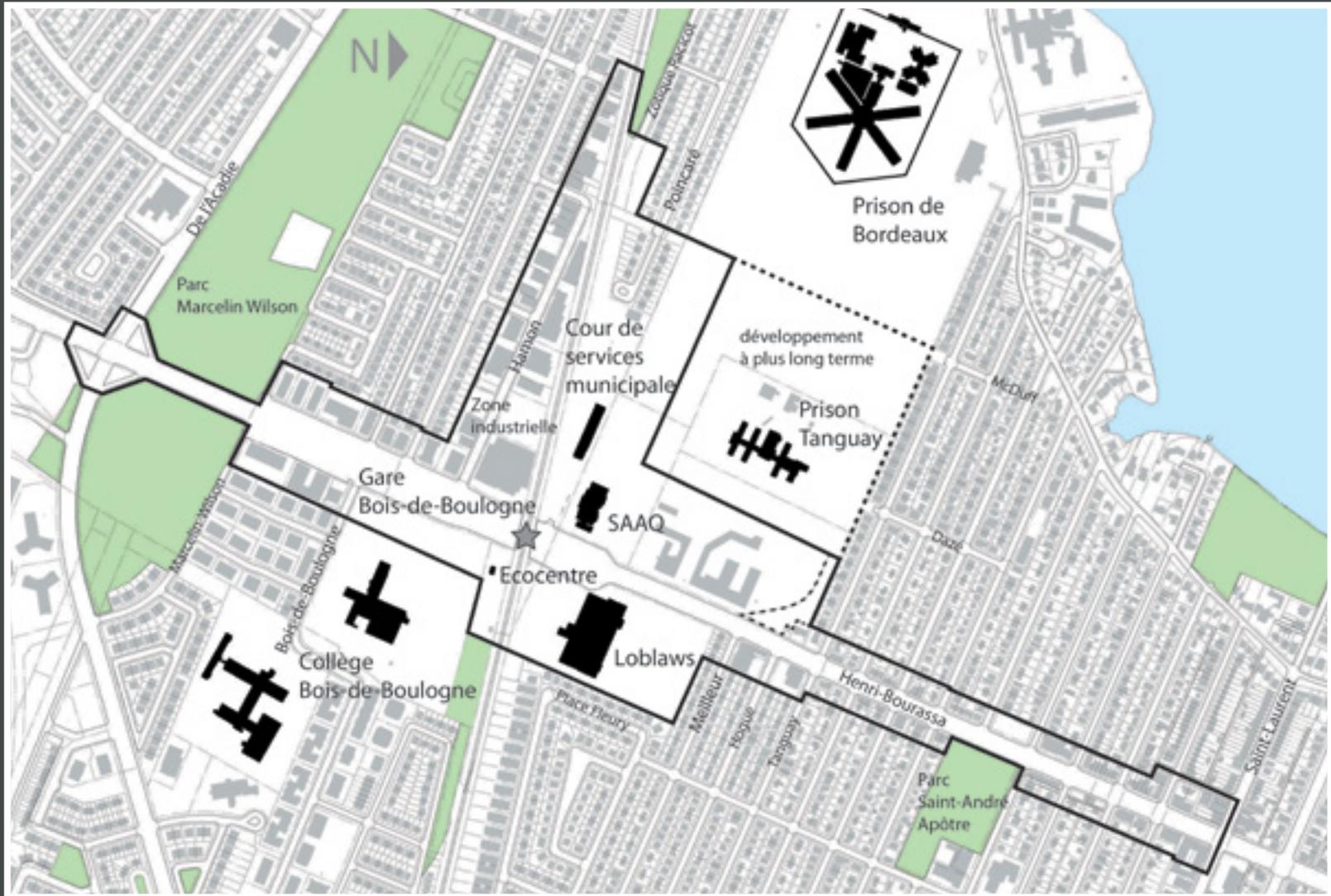
3 Les enjeux

1 Le territoire et ses occupants



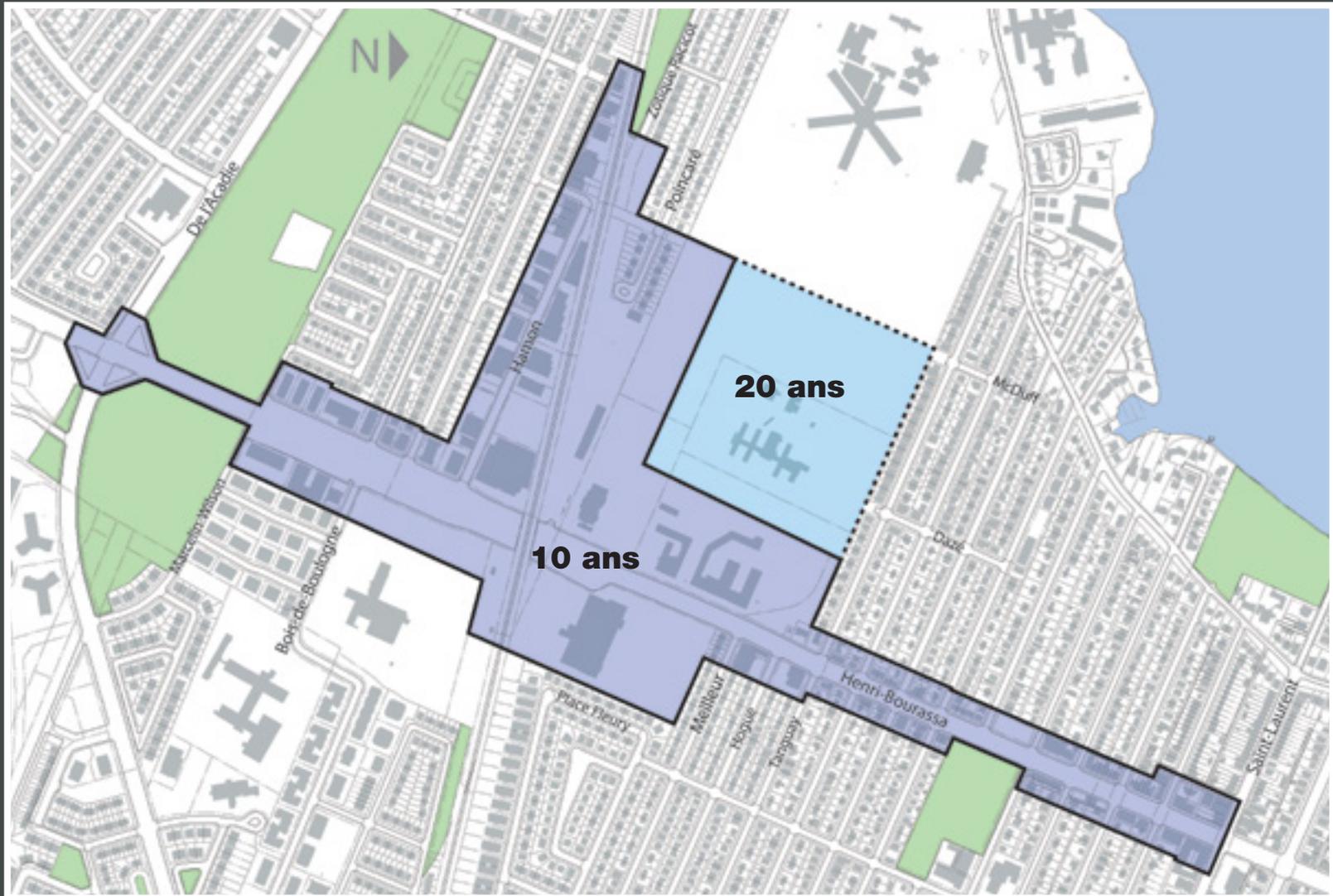
1 Le territoire et ses occupants

> Définition des limites



1 Le territoire et ses occupants

> Horizons de planification



1 Le territoire et ses occupants

> La population du quartier en 2011

OBSERVATIONS

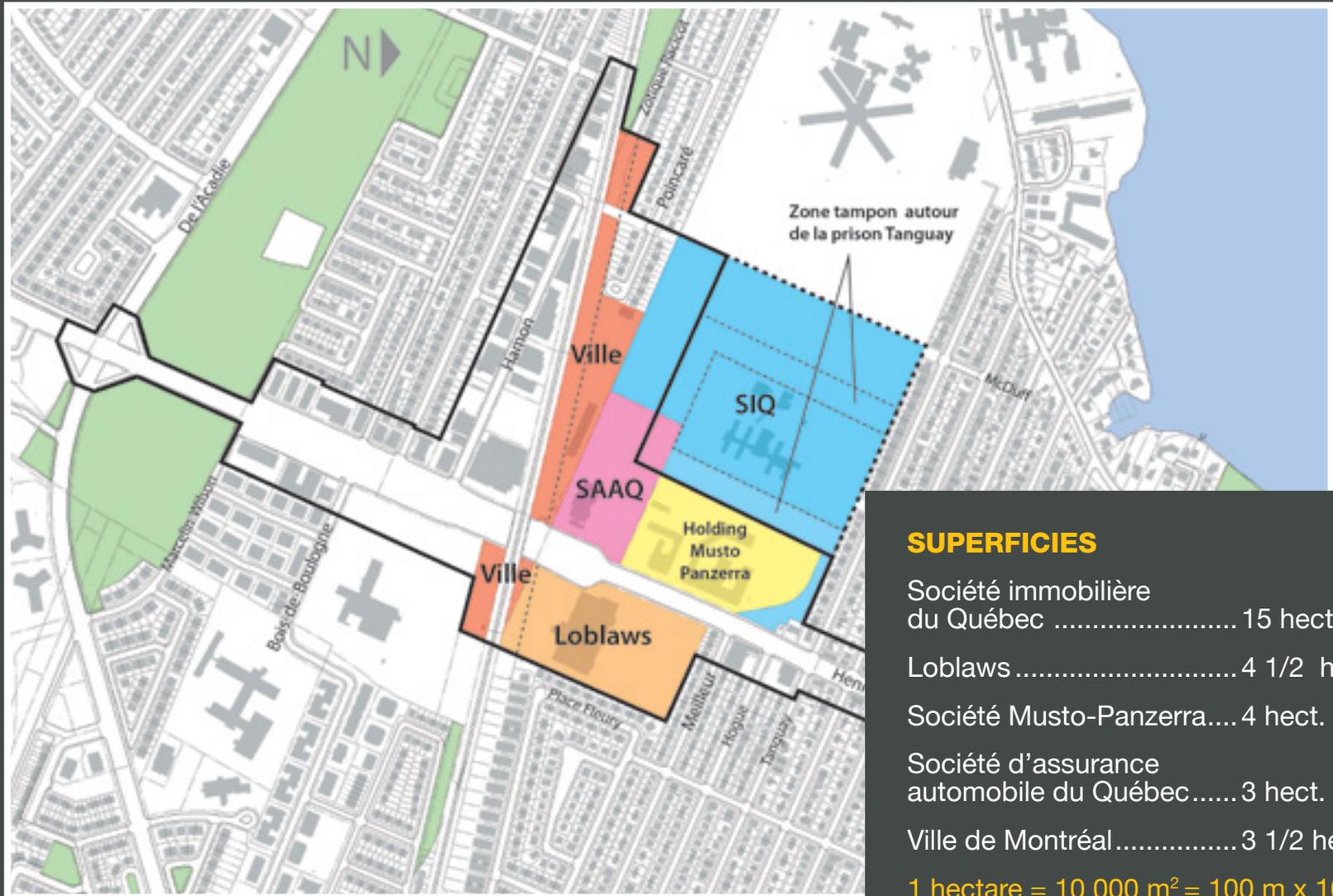
- Population plus âgée que dans l'arrondissement et que dans Montréal
- Plus d'enfants que dans Montréal
- Population plus éduquée que dans l'arrondissement et que dans Montréal
- Taux de chômage plus faible que dans l'arrondissement, sauf au sud-ouest



	Secteurs au sud-ouest d'Henri-Bourassa Ouest	Secteurs au nord et à l'est d'Henri-Bourassa Ouest	Arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville	Ville de Montréal
Population de moins de 15 ans	14,9 %	15,5 %	15,8 %	15,0 %
Population de 65 ans et plus	21,7 %	17,1 %	17,8 %	15,2 %
Taille moyenne des ménages	2,0 pers.	2,2 pers.	2,2 pers.	2,1 pers.
Grade universitaire	35,5 %	36,5 %	32,8 %	30,1 %
Taux de chômage	10,9 %	8,4 %	9,8 %	9,1 %

1 Le territoire et ses occupants

> Les grands propriétaires

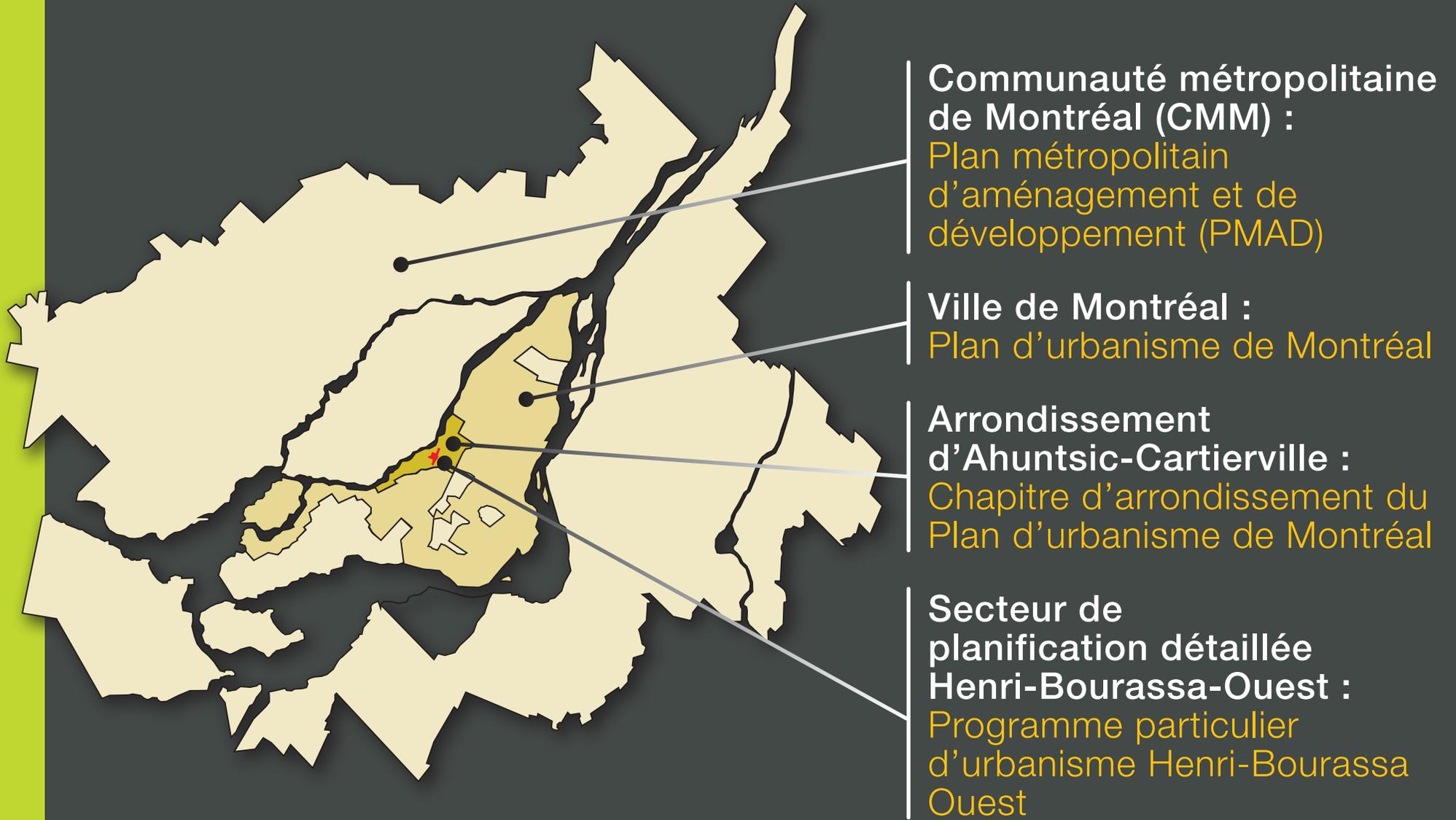


1 Le territoire et ses occupants

> Les acteurs

- La population du quartier
- Commerçants du boulevard Henri-Bourassa
- Industriels et entrepreneurs des rues Hamon et Letellier
- Ministère de la Sécurité publique
- Collège Bois-de-Boulogne
- Les partenaires communautaires
- Loblaws
- Société d'assurance automobile du Québec (SAAQ)
- Ville de Montréal Arrondissement d'Achunsiac-Cartierville
- Société de transport de Montréal (STM)
- Agence métropolitaine de transport (AMT)

2 Le cadre de planification



2

Le cadre de planification

> Le contenu d'un Programme particulier d'urbanisme

Un Programme particulier d'urbanisme (PPU) comprend, dans ses grandes lignes :

1. De **grandes orientations d'aménagement** pour le secteur, constituant une vision globale d'aménagement.
2. Un **concept d'aménagement du domaine public**, en plan (rues, parcs, espaces publics, services, etc.).
3. Un programme et une **stratégie de mise en œuvre** des interventions de la Ville.
4. Des **ajustements aux affectations du sol et aux limites de densité** du Plan d'urbanisme.
5. Des **modifications proposées à la réglementation d'urbanisme de l'arrondissement** en vue de contrôler les projets privés de développement (zonage, lotissement, Plan d'implantation et d'intégration architectural, etc.).

2 Le cadre de planification

> Orientations prises à un niveau global s'appliquant au redéveloppement

Le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal a pour objectif :

- De « Favoriser la construction de 60 000 à 75 000 logements entre 2004 et 2014 », notamment en stimulant le changement de vocation, à des fins résidentielles, de secteurs actuellement occupés à des fins autres que l'habitation

De plus, le Chapitre d'arrondissement a pour objectif :

- De « Mettre en valeur le potentiel résidentiel de l'arrondissement »

À ce titre, le secteur Henri-Bourassa Ouest se prête à la reconversion résidentielle de terrains et d'immeubles vacants ainsi qu'à la transformation de sites générateurs de nuisances pour un usage résidentiel.

2 Le cadre de planification

- > Orientations prises à un niveau global s'appliquant aux abords de la gare Bois-de-Boulogne

Le PMAD a pour objectif :

- « D'orienter 40 % de la croissance des ménages aux points d'accès du réseau de métro et de train de banlieue ».

Le Plan d'urbanisme de Montréal, le Plan de transport de Montréal et les plans stratégiques des organismes de transport vont dans le même sens.

À ce titre, le secteur autour de la gare Bois-de-Boulogne est considéré comme une aire propice à un développement orienté vers le transport en commun.

La densité minimale demandée dans un rayon de 1 km autour de la gare, pour les terrains vacants ou à redévelopper, est de 80 log./hectare en moyenne.

2 Le cadre de planification

- > Orientations prises à un niveau global s'appliquant à l'aménagement du boulevard Henri-Bourassa

Le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal a pour objectifs, entre autres :

- De « Valoriser l'espace public par un aménagement cohérent de la rue et des autres lieux publics ».
- D'« Assurer une contribution positive des grandes infrastructures de transport à l'amélioration du paysage montréalais ».

À ce titre, l'image du corridor routier de Henri-Bourassa Ouest et la qualité de l'aménagement du domaine public le long du boulevard devraient être rehaussées.

2 Le cadre de planification

- > Orientations prises à un niveau global s'appliquant aux déplacements piétons et cyclistes dans le secteur

Le PMAD a pour objectif :

- De « Favoriser la mobilité active à l'échelle métropolitaine ».

Le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal a pour objectifs :

- De « Compléter le réseau pan-montréalais de pistes cyclables ».
- De « Faciliter le déplacement sécuritaire des piétons et des cyclistes ».

Aussi, la convivialité et la sécurité du corridor routier de Henri-Bourassa Ouest devraient être améliorées et l'accès à la future route cyclable longeant le corridor du CP devrait être intégré dans l'aménagement du secteur.

2 Le cadre de planification

> Orientations pour le secteur Henri-Bourassa Ouest

Le chapitre d'arrondissement du Plan d'urbanisme de Montréal pour le secteur Henri-Bourassa Ouest, a comme orientations générales :

- « D'améliorer l'image du boulevard Henri-Bourassa Ouest ».
- « D'optimiser le développement du secteur en misant sur la présence de la gare Bois-de-Boulogne ».
- « D'améliorer la convivialité et la sécurité du boulevard pour les piétons et les cyclistes ».

Ces orientations découlent d'objectifs globaux et doivent nécessairement faire partie du Programme particulier d'urbanisme.

3 Les enjeux

Enjeu 1 : Le boulevard
Henri-Bourassa Ouest

Enjeu 2 : La trame bâtie

Enjeu 3 : Les déplacements

Enjeu 4 : La diversité des usages

Enjeu 5 : Les parcs et les services

3 Enjeu 1 : Le boulevard Henri-Bourassa Ouest > Un milieu de vie à embellir



3

Enjeu 1 : Le boulevard Henri-Bourassa Ouest

> Usages



OBSERVATIONS

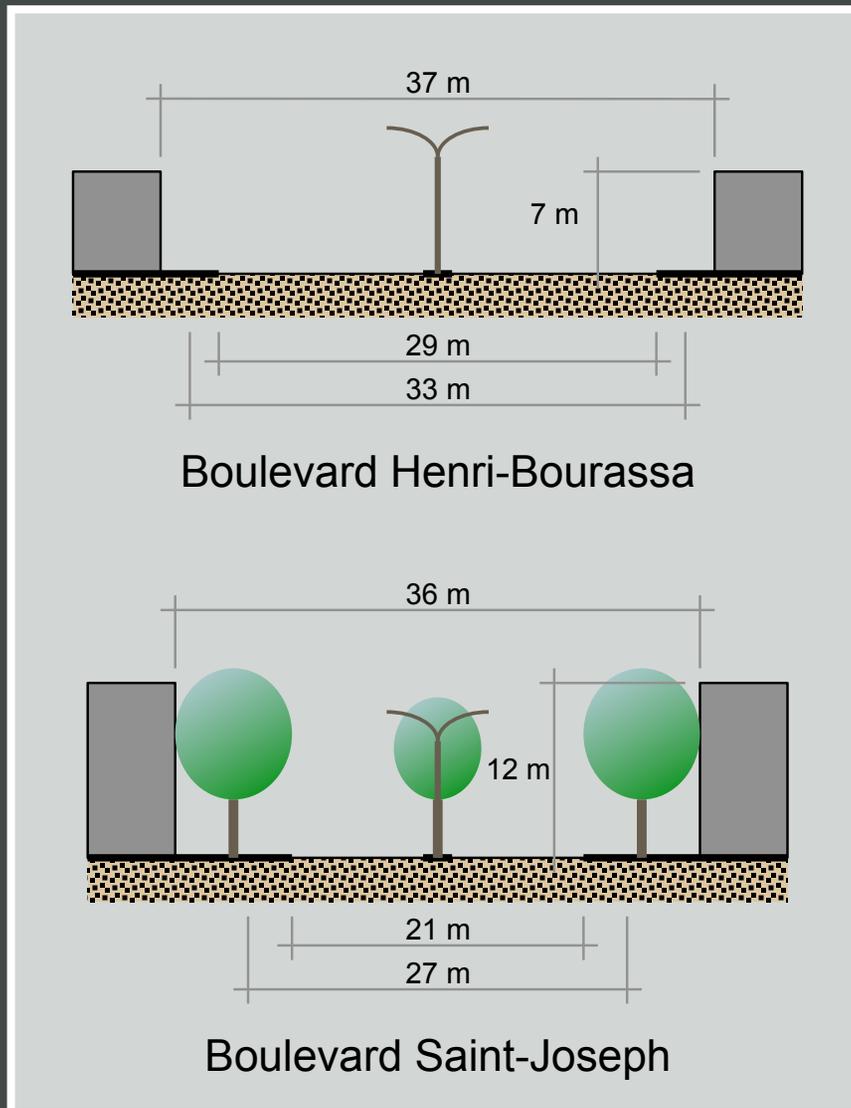
- Usage mixte : habitation, commerce et bureaux.
- Activité commerciale non florissante.
- Circulation automobile décourageant le stationnement sur rue.

REMARQUES

- D'autres secteurs sont favorisés au Plan d'urbanisme pour l'établissement de commerces et de bureaux.
- La venue d'un corridor réservé aux autobus sur Henri-Bourassa est à prévoir à moyen terme.

3 Enjeu 1 : Le boulevard Henri-Bourassa Ouest

> Encadrement



OBSERVATIONS

- Largeur considérable (33 m).
- Bâtiments de 1 à 6 étages.
- Alignement des bâtiments relativement constant.
- Plusieurs façades latérales.
- Milieu résidentiel voisin généralement de faible hauteur, limitant les possibilités de hausser les bâtiments.

REMARQUE

- Bien encadrer un boulevard de cette envergure requiert normalement des bâtiments plus hauts et des trottoirs et cours avant plus amples.

3

Enjeu 1 : Le boulevard Henri-Bourassa Ouest > Caractère architectural et paysager



OBSERVATIONS

- Caractère architectural assez disparate, sans qualité marquée.
- Plantation d'arbres généralement absente sauf certains terrains privés.
- Terre-plein central trop étroit pour plantation d'arbres.

REMARQUE

- Il n'y a pas de caractère architectural particulier qui motiverait un effort d'intégration architecturale.

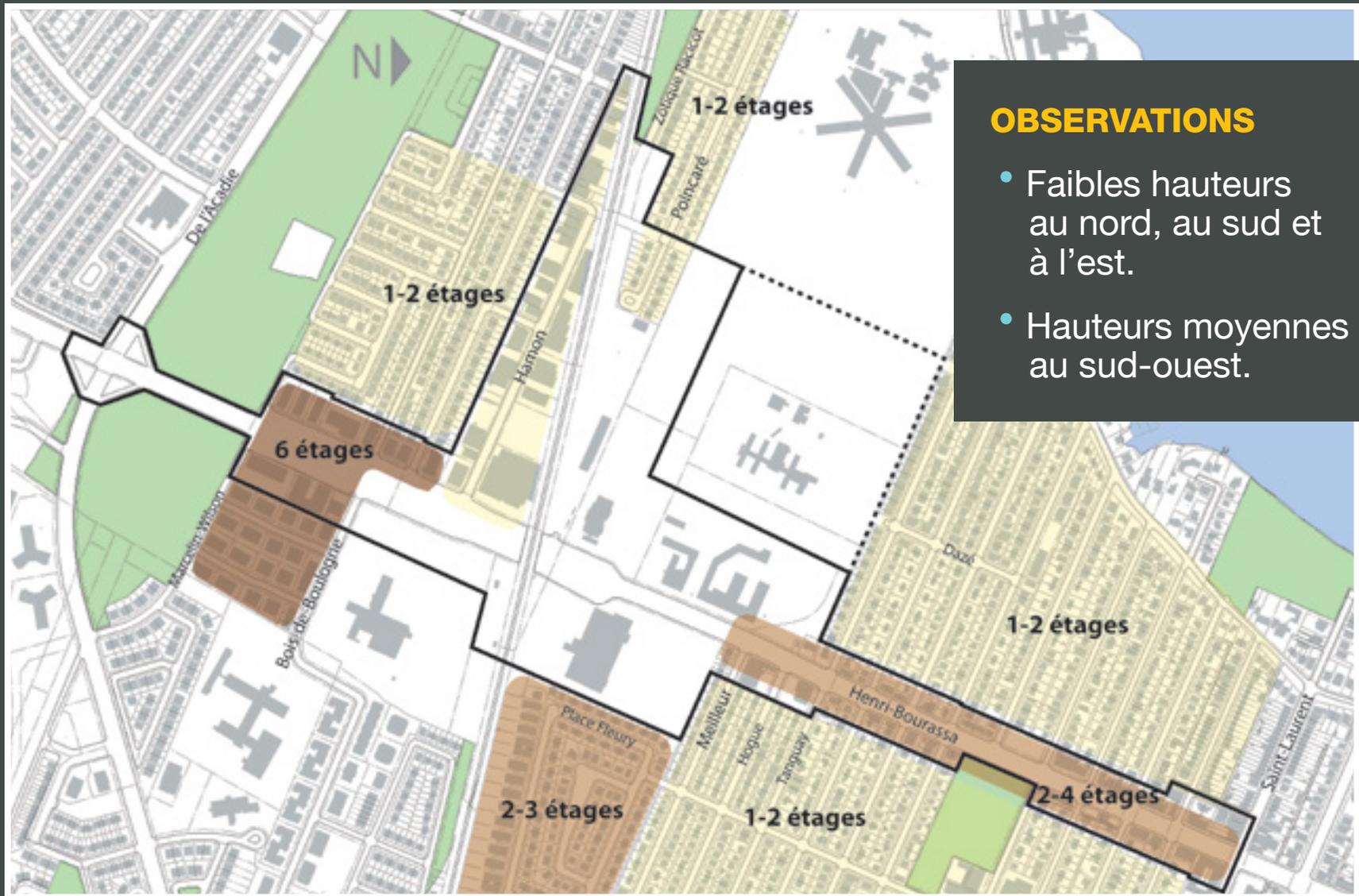
3 Enjeu 2 : La trame bâtie

> Plusieurs types d'habitat à concilier



3 Enjeu 2 : La trame bâtie

> Hauteurs actuelles



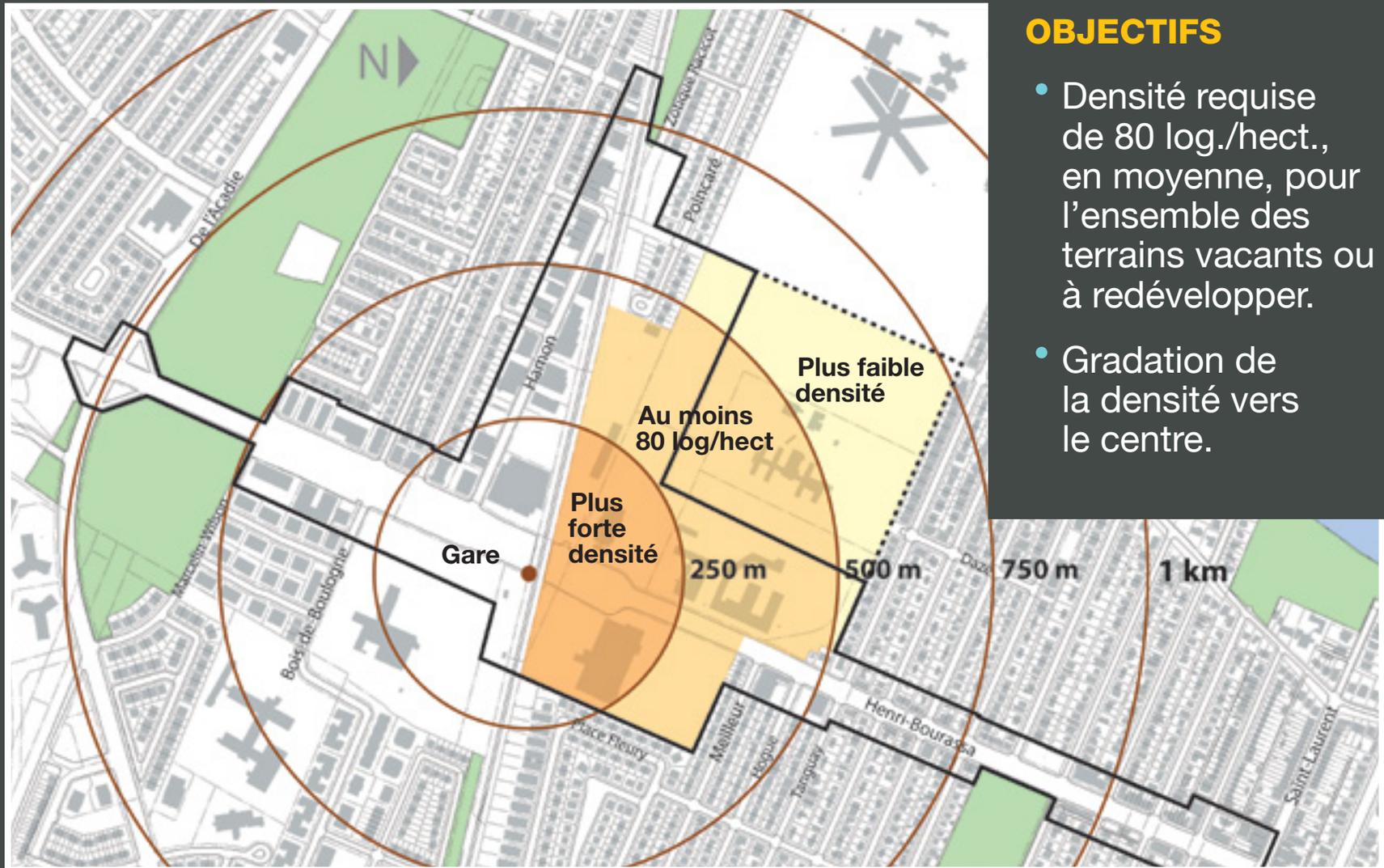
OBSERVATIONS

- Faibles hauteurs au nord, au sud et à l'est.
- Hauteurs moyennes au sud-ouest.

3

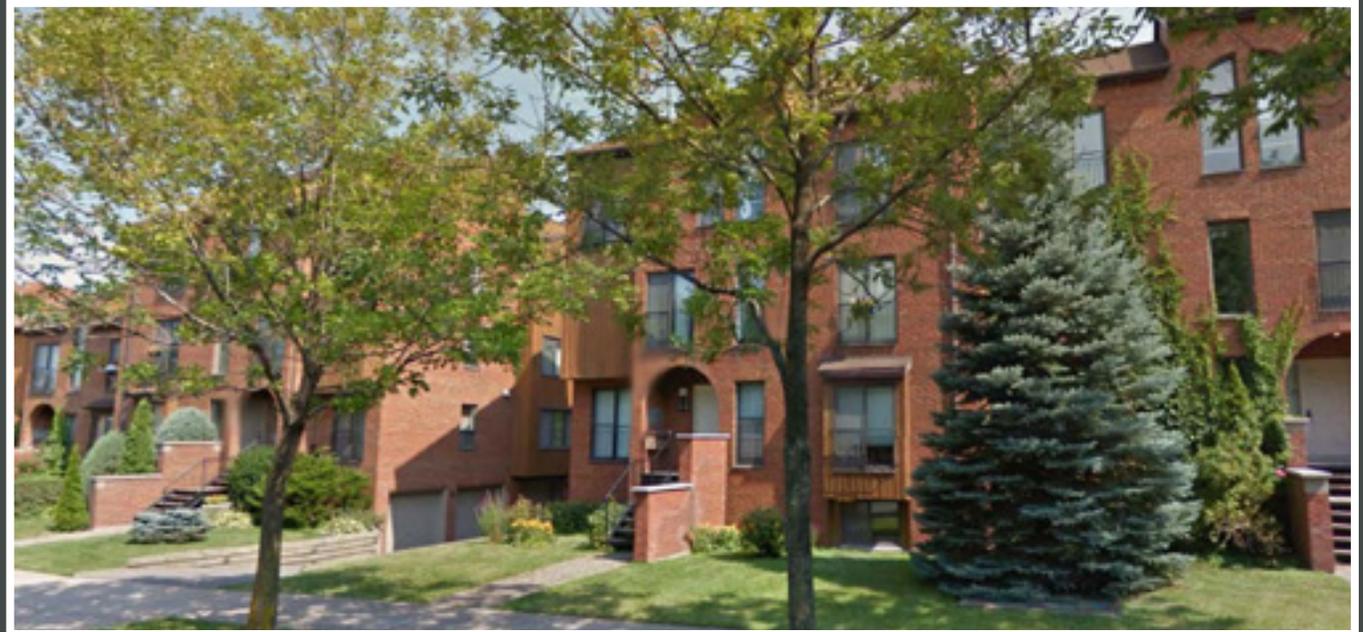
Enjeu 2 : La trame bâtie

> Densité minimale requise par le PMAD



3 Enjeu 2 : La trame bâtie

> Exemple de densité autour de 80 log./hectare

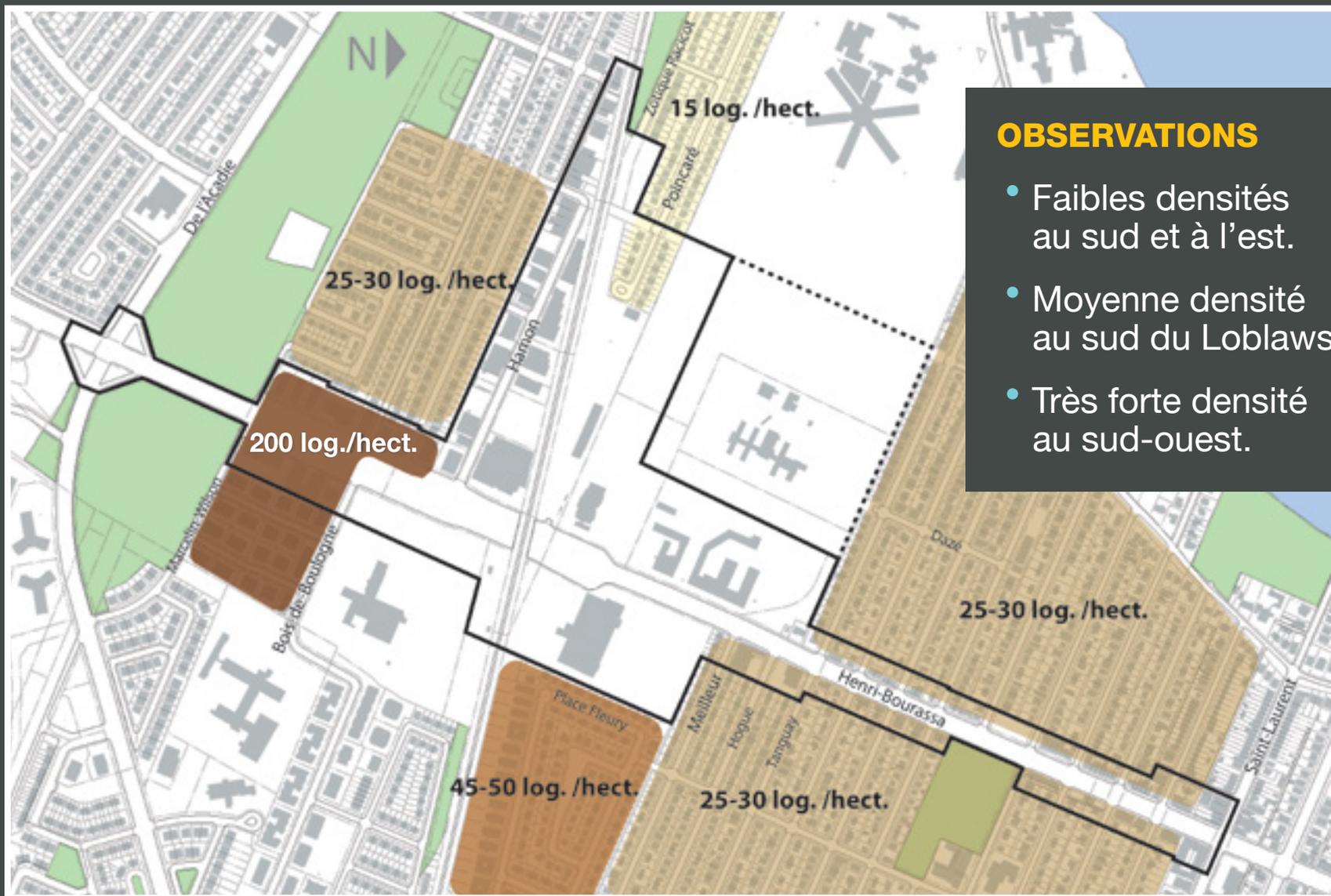


84 logements / hectare

- 6-plex jumelés
- Rue Joseph Quintal
- Entre Joseph-Casault et Henri-Gauthier
- Domaine Saint-Sulpice

3 Enjeu 2 : La trame bâtie

> Densités actuelles



OBSERVATIONS

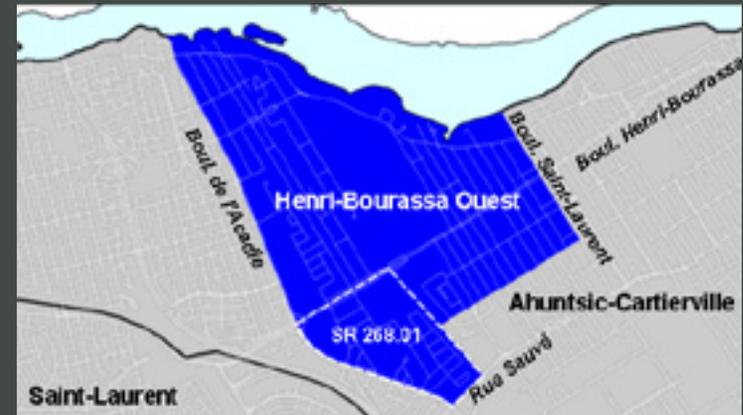
- Faibles densités au sud et à l'est.
- Moyenne densité au sud du Loblaws
- Très forte densité au sud-ouest.

3 Enjeu 2 : La trame bâtie

> Le logement en 2011

OBSERVATIONS

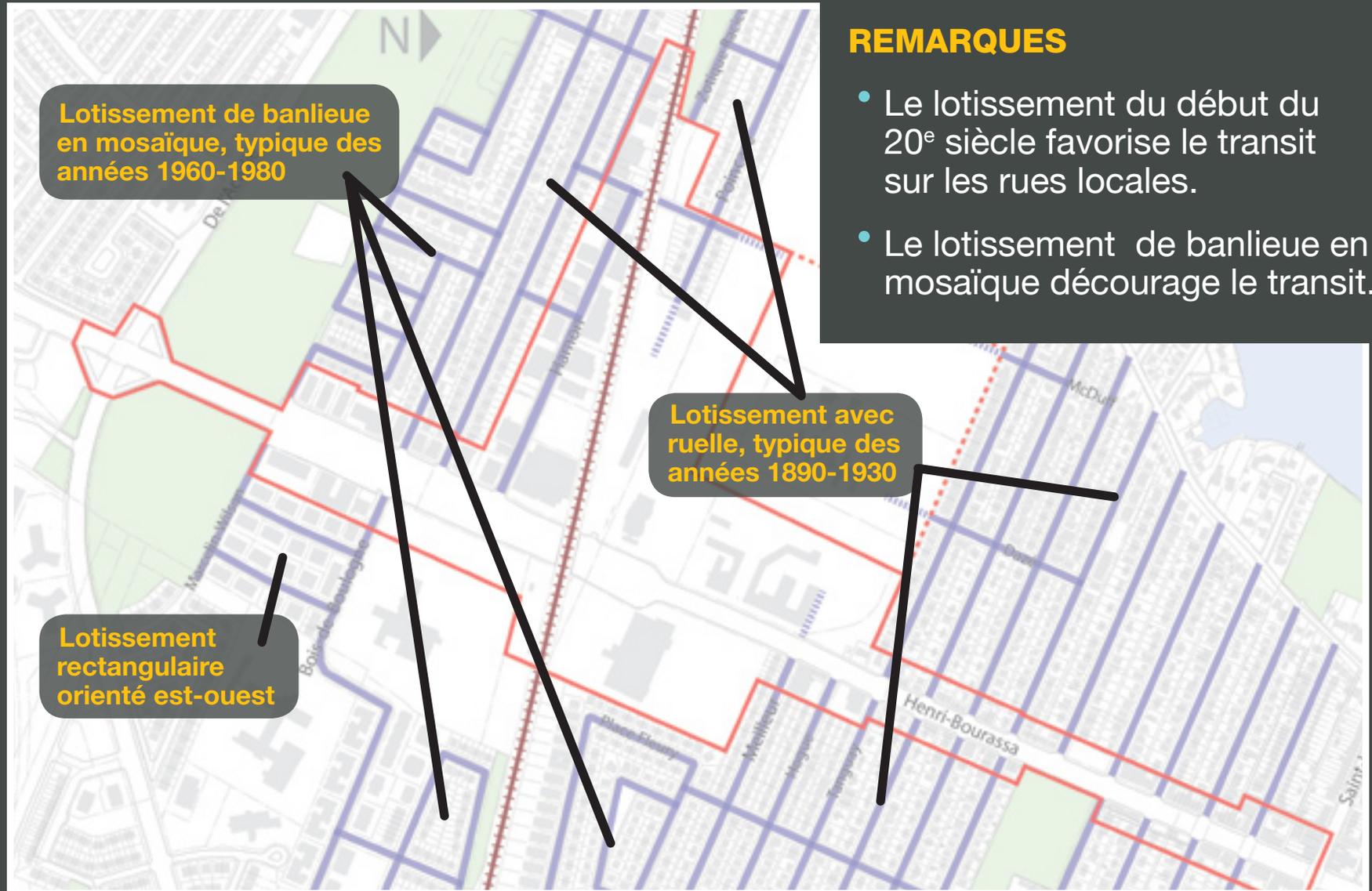
- Plus de propriétaires que dans l'arrondissement et que dans Montréal
- Loyers plus élevés que dans l'arrondissement et que dans Montréal
- Habitat destiné aux familles dans les secteurs de faible densité
- Logements non-familiaux concentrés dans les immeubles longeant le boulevard Henri-Bourassa



	Secteurs au sud-ouest d'Henri-Bourassa Ouest	Secteurs au nord et à l'est d'Henri-Bourassa Ouest	Arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville	Ville de Montréal
Propriétaires	46,8 %	44,7 %	38,5 %	34,4 %
Locataires	53,7 %	55,1 %	61,1 %	65,5 %
Loyer moyen	788 \$	618 \$	606 \$	646 \$

3 Enjeu 2 : La trame bâtie

> Forme et orientation des rues locales et îlots



3 Enjeu 3 : Les déplacements

- > des réseaux piétons, cyclistes, automobiles et en transport en commun à harmoniser et à améliorer



3

Enjeu 3 : Les déplacements

> Circulation automobile de transit et locale



OBSERVATIONS

- Boulevard Henri-Bourassa : artère principale au nord de l'île.
- Très grande capacité : environ 3000 véhicules/heure aux heures de pointe.
- Peu de congestion dans le secteur.
- Détournement d'une partie du transit dans les rues locales nord-sud.

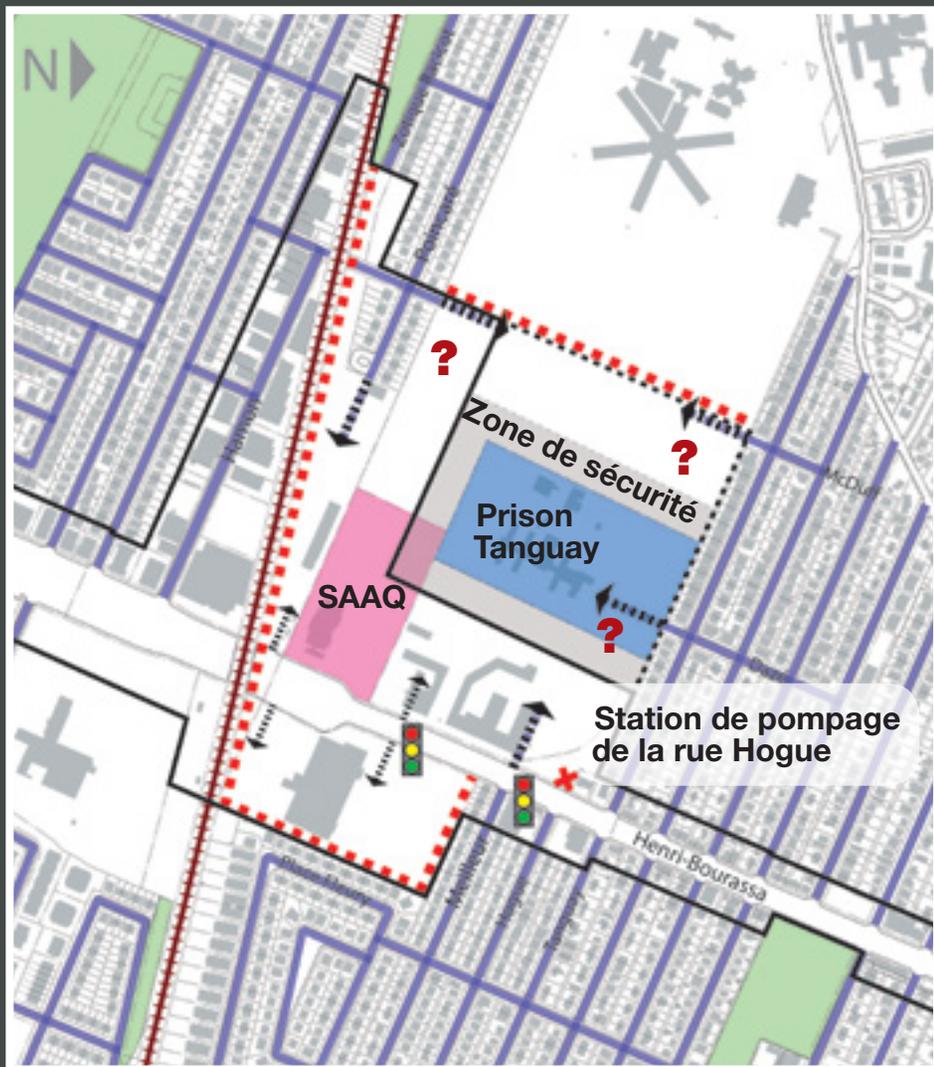
REMARQUE

- L'impact d'un développement résidentiel sur la circulation devra être évalué.

3

Enjeu 3 : Les déplacements

> Enclavement et possibilités d'accès



OBSERVATIONS

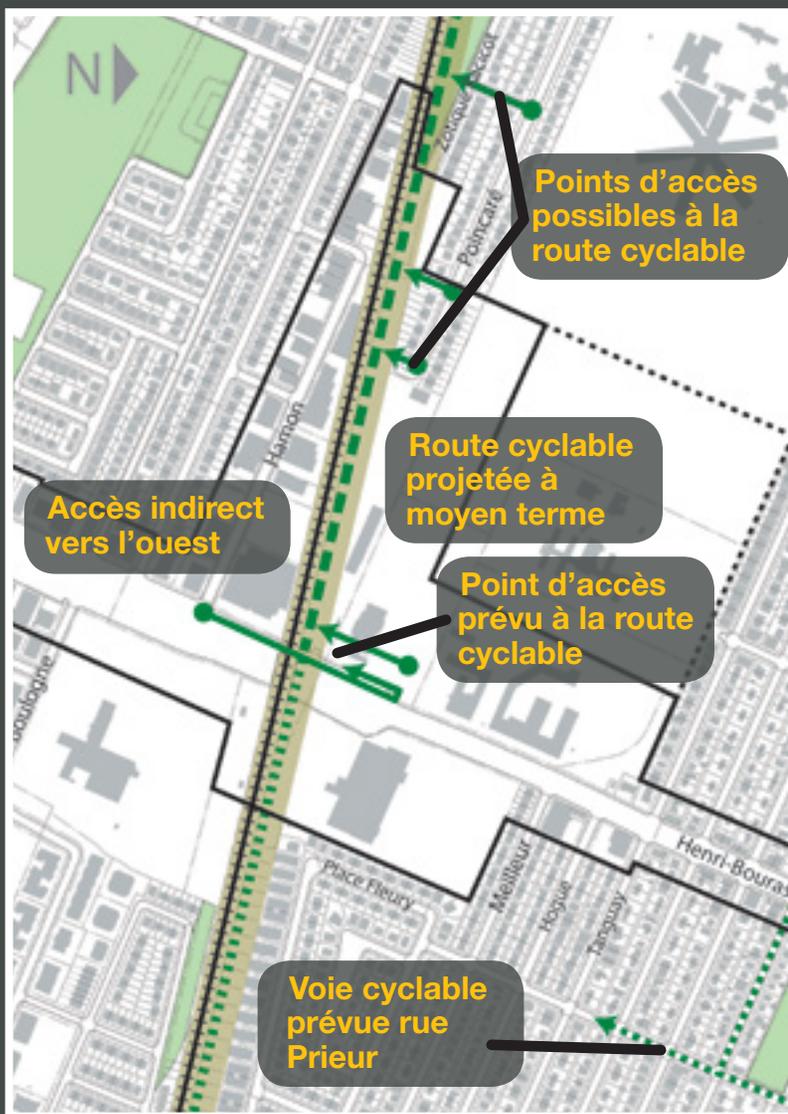
- Enclavement par la voie ferrée, la prison Bordeaux, la station de pompage de la rue Hogue et la boucle fermée de Place Fleury.
- Séparation des terrains par la prison Tanguay et la SAAQ.
- Jonctions possibles à la trame existante par les rues Meilleur et Poincaré.
- Jonctions incertaines par les rues Dazé et McDuff.
- Accès possibles au niveau du Loblaws et de la cour de services municipale.

REMARQUE

- Les possibilités de jonction à la trame de rue existante dépendent de l'avenir de la prison Tanguay.

3 Enjeu 3 : Les déplacements

> Réseau cyclable



OBSERVATIONS

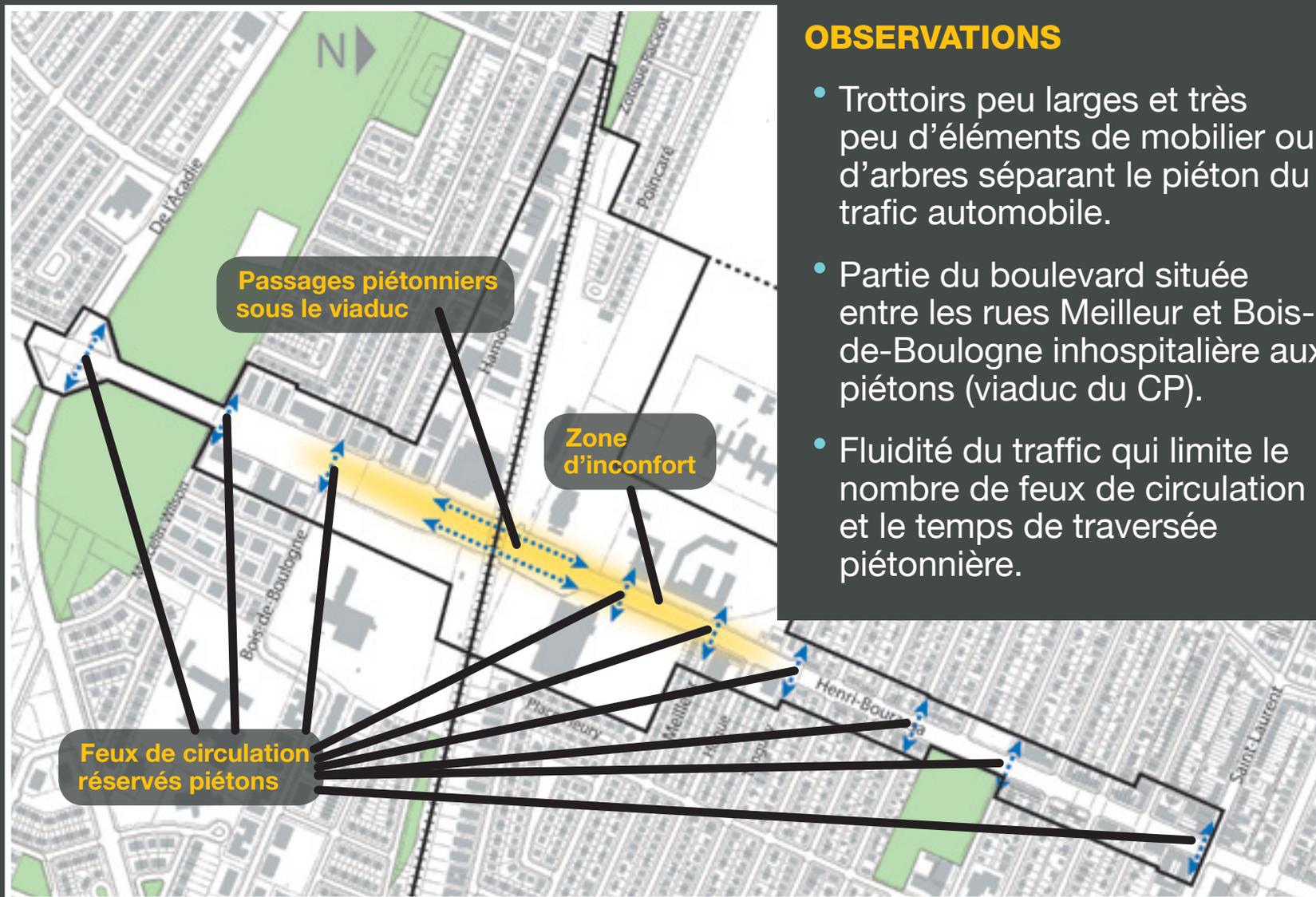
- Route cyclable projetée le long du corridor du CP, aboutissant dans un premier temps sur Henri-Bourassa.
- Passage du viaduc constituant un obstacle pour les cyclistes.
- Absence de piste cyclable sur Henri-Bourassa.

REMARQUE

- L'afflux de cyclistes qui emprunteront éventuellement la route cyclable doit être considéré dans l'aménagement du boulevard.

3 Enjeu 3 : Les déplacements

> Confort et sécurité du piéton sur Henri-Bourassa



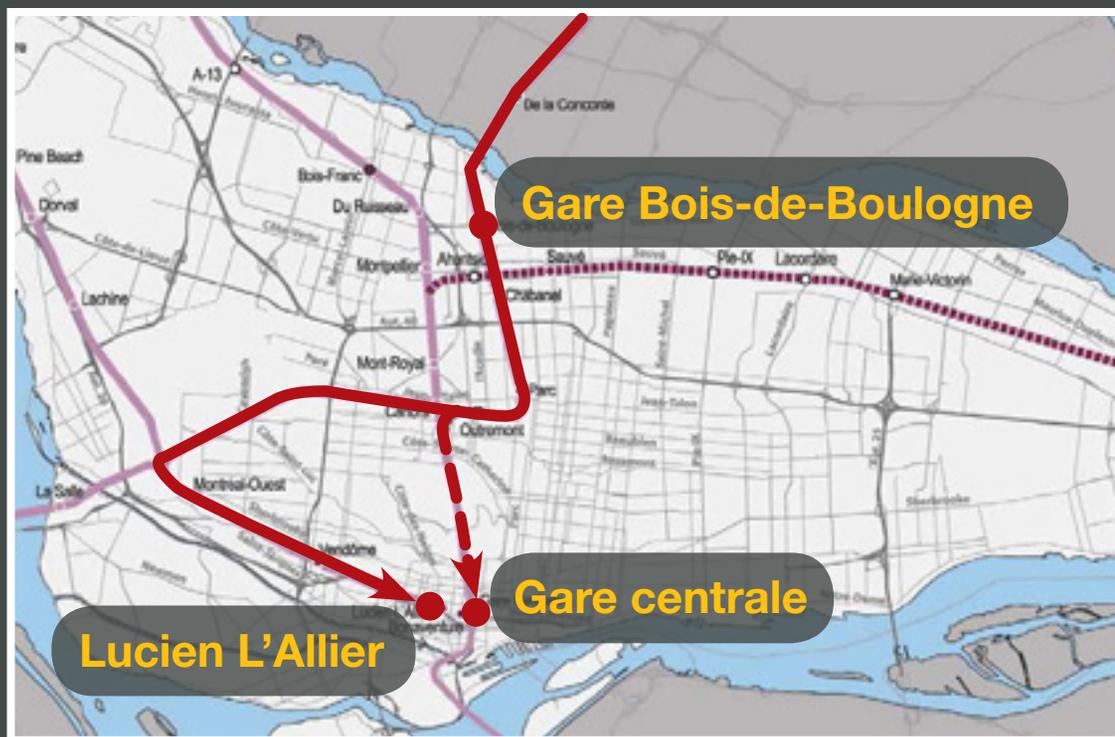
OBSERVATIONS

- Trottoirs peu larges et très peu d'éléments de mobilier ou d'arbres séparant le piéton du trafic automobile.
- Partie du boulevard située entre les rues Meilleur et Bois-de-Boulogne inhospitalière aux piétons (viaduc du CP).
- Fluidité du trafic qui limite le nombre de feux de circulation et le temps de traversée piétonnière.

3

Enjeu 3 : Les déplacements

> Gare de train de banlieue Bois-de-Boulogne



REMARQUE

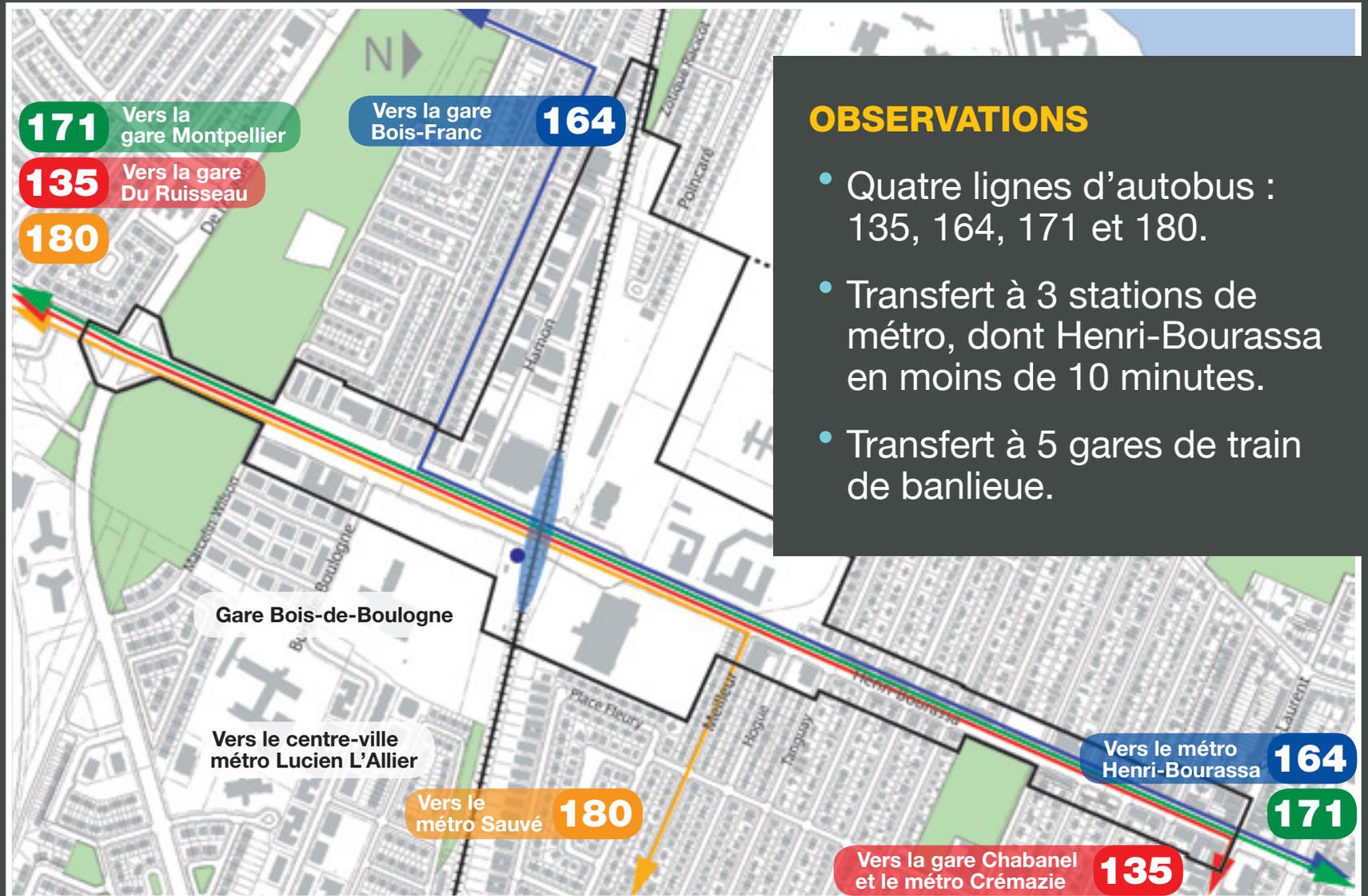
- La gare Bois-de-Boulogne deviendra un moyen de transport plus intéressant lorsque le trajet au centre-ville sera plus direct et son accès plus aisé.

OBSERVATIONS

- Gare de destination utilisée essentiellement par les étudiants du CEGEP.
- Trajet de 35 minutes, depuis la gare Bois-de-Boulogne jusqu'au centre-ville.
- Projet de jonction à la voie empruntant le tunnel sous le Mont-Royal.
- Accès malaisé à la gare pour les gens venant de l'est.
- Faible fréquence des trains vers le centre-ville

3 Enjeu 3 : Les déplacements

> Transport en commun



OBSERVATIONS

- Quatre lignes d'autobus : 135, 164, 171 et 180.
- Transfert à 3 stations de métro, dont Henri-Bourassa en moins de 10 minutes.
- Transfert à 5 gares de train de banlieue.

3 Enjeu 4 : La diversité des usages

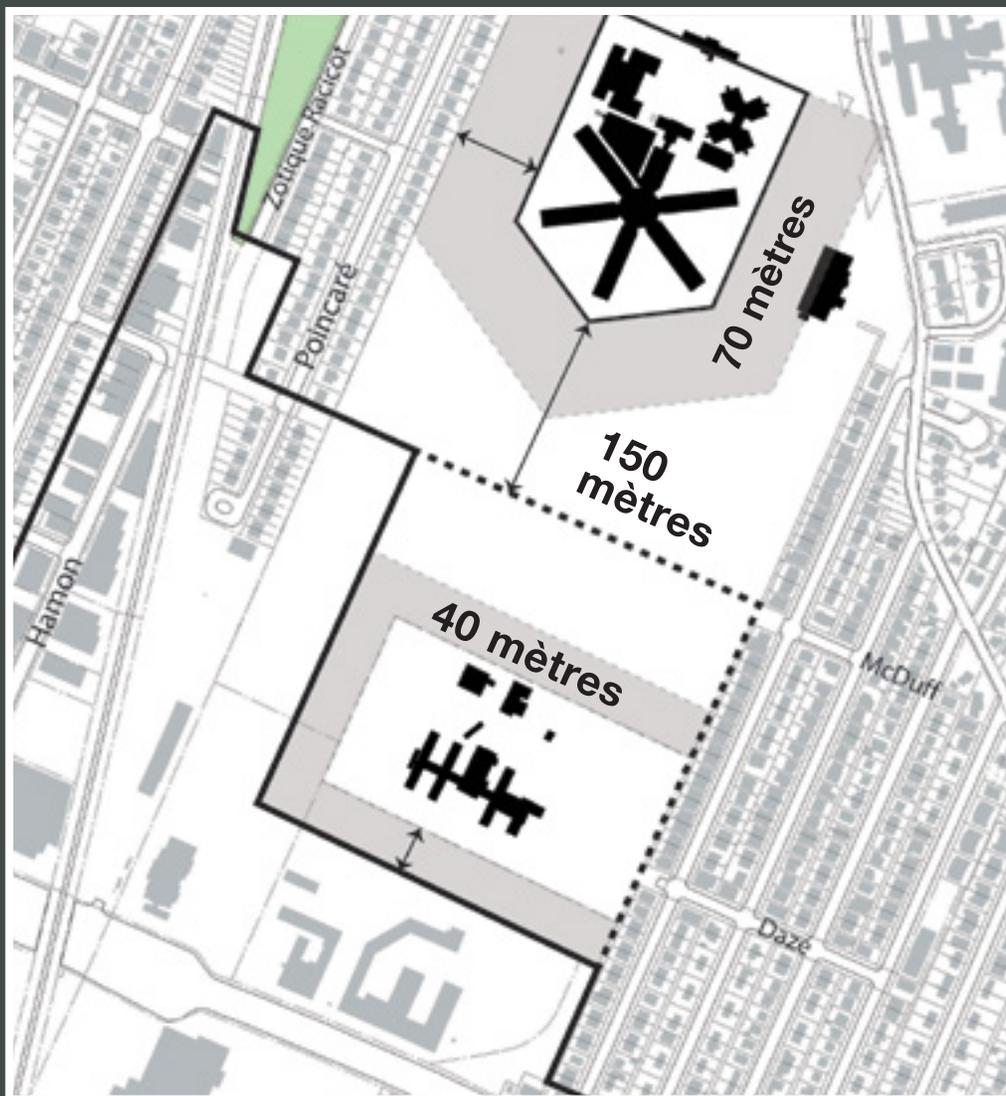
> Une cohabitation avec l'usage résidentiel



3

Enjeu 4 : La diversité des usages

> Cohabitation avec les prisons



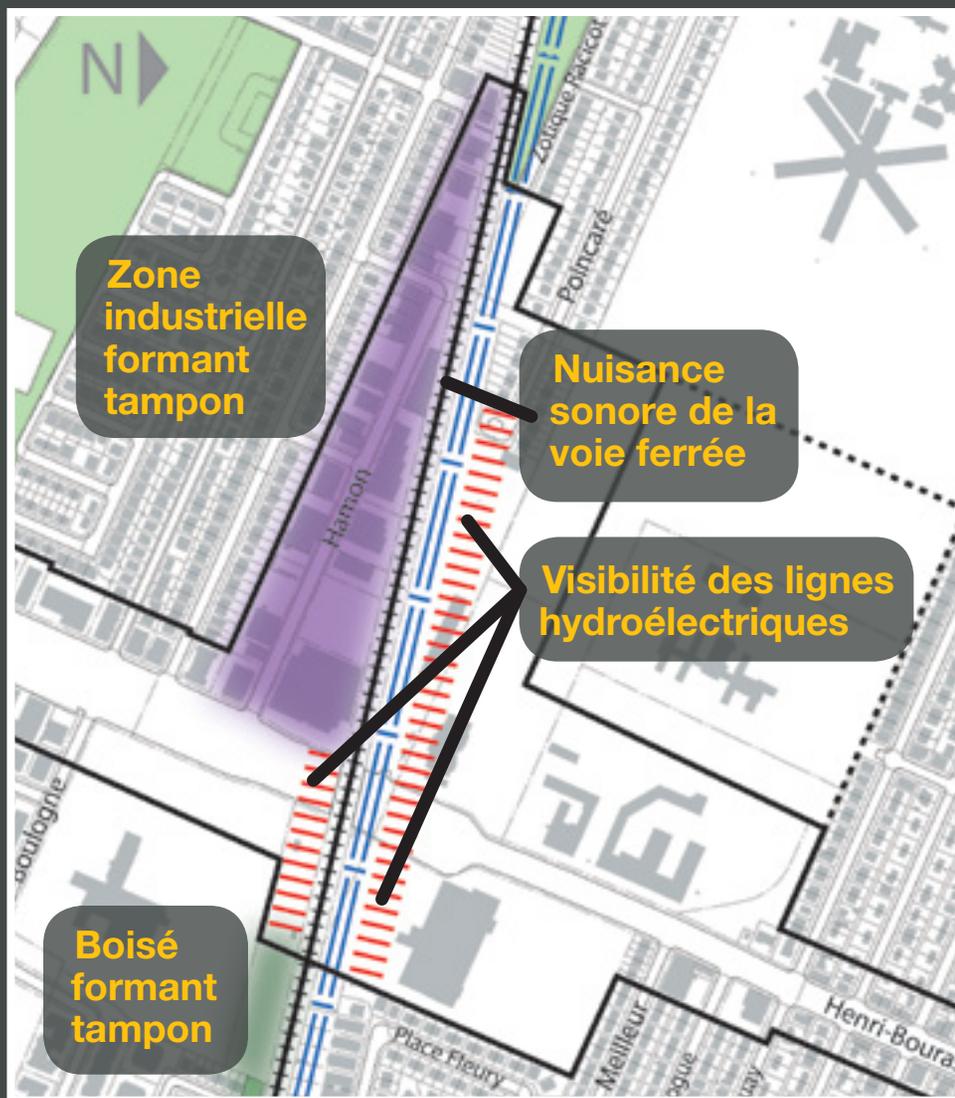
OBSERVATIONS

- Zone de sécurité de 40 mètres autour de la prison Tanguay, requise par le Ministère de la sécurité publique.
- Espacement de 70 mètres entre la prison Bordeaux et les résidences voisines les plus proches.
- Espacement de 150 mètres entre la prison Bordeaux et le secteur à l'étude.

3

Enjeu 4 : La diversité des usages

> Corridor ferroviaire et hydroélectrique



OBSERVATIONS

- Corridor ferroviaire (18 m)
- Servitude hydroélectrique (23 m).
- Terrains industriels adossés au corridor ferroviaire, faisant tampon.
- Terrains résidentiels séparés du corridor ferroviaire par la servitude hydroélectrique.
- Visibilité des lignes hydroélectriques du côté est.

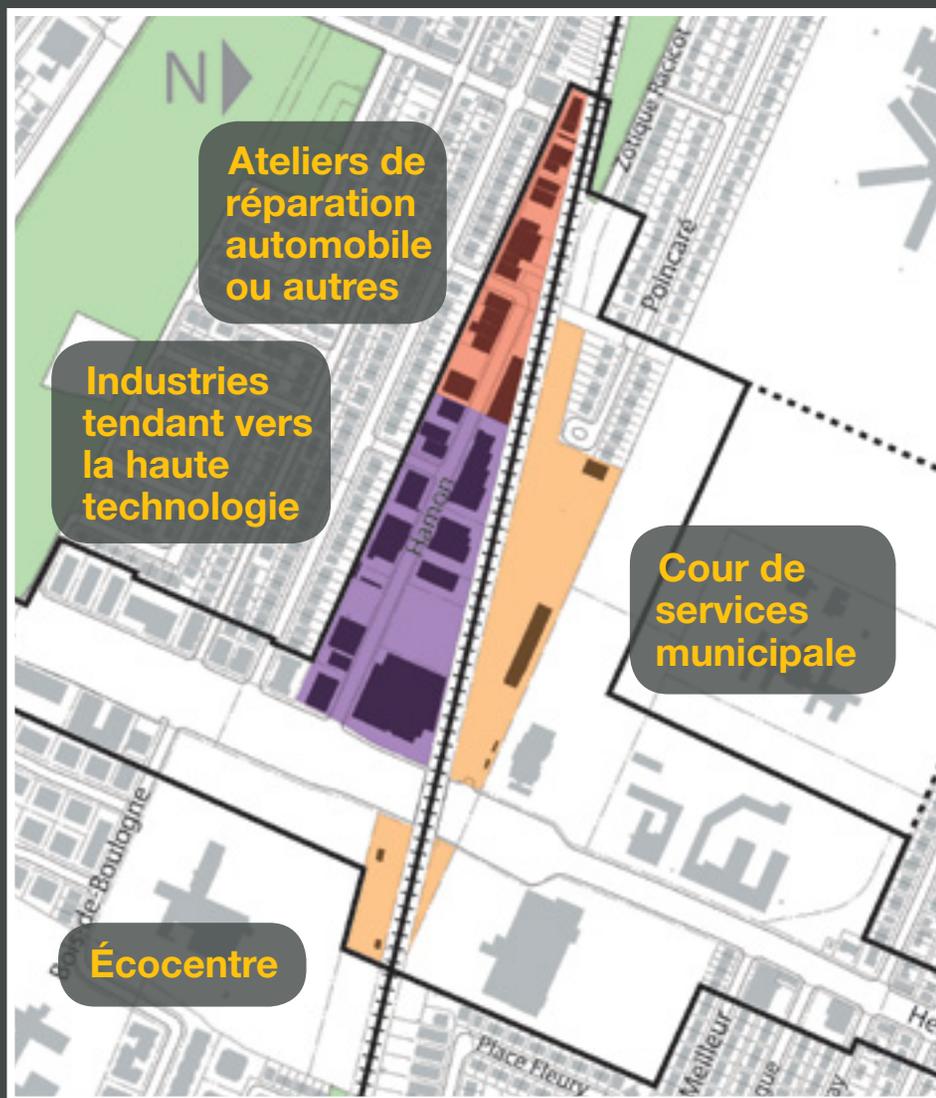
REMARQUE

- L'impact sonore de la voie ferrée et l'impact visuel de la ligne hydroélectrique sur une construction résidentielle en hauteur à proximité doivent être considérés.

3

Enjeu 4 : La diversité des usages

> Usage industriel bordant la voie ferrée



OBSERVATIONS

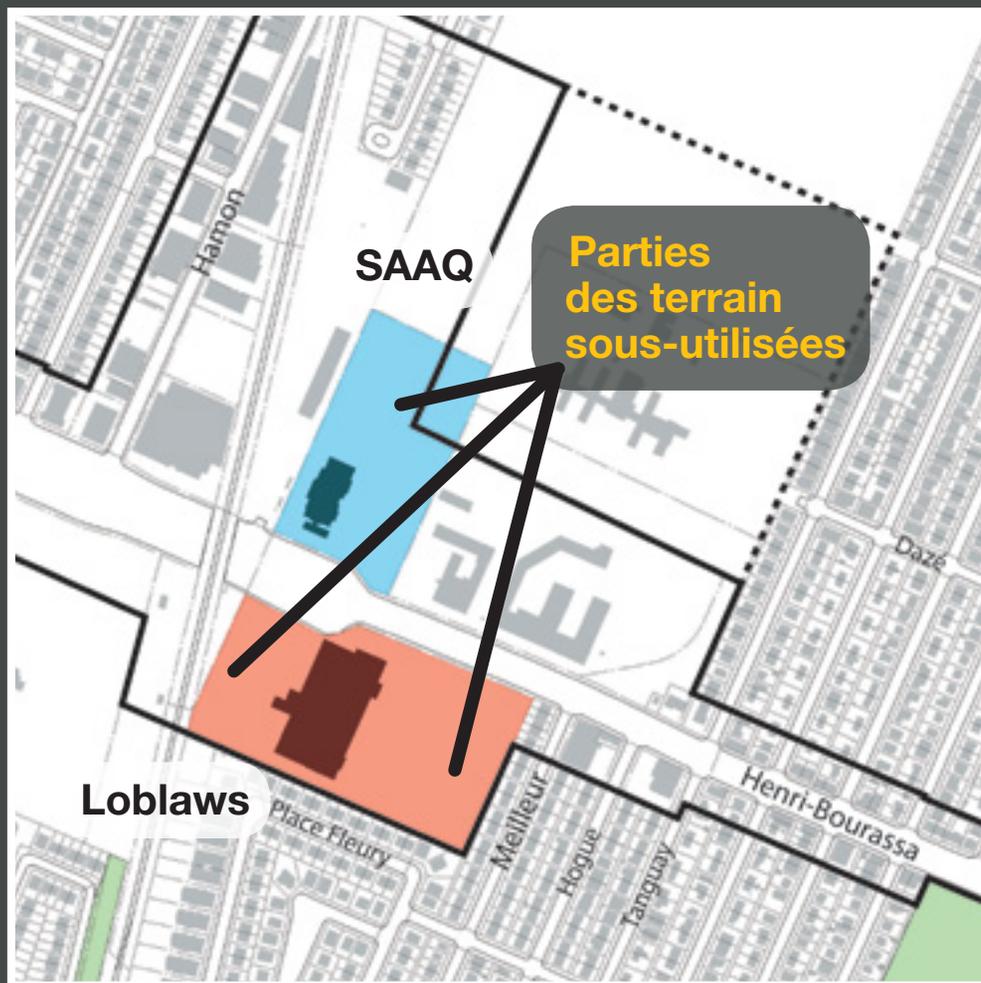
- Transformation progressive en des industries de haute technologie vers Henri-Bourassa.
- Présence d'ateliers de réparation et désuétude de certains bâtiments vers McDuff.
- Voisinage des industries avec des aires résidentielles.
- Cour de services municipale qui va disparaître prochainement.

REMARQUE

- La tendance actuelle de la transformation des usages industriels vers la haute technologie est plus compatible avec des aires résidentielles avoisinantes.

3 Enjeu 4 : La diversité des usages

> Terrains de Loblaws et de la Société d'assurance automobile du Québec



OBSERVATIONS

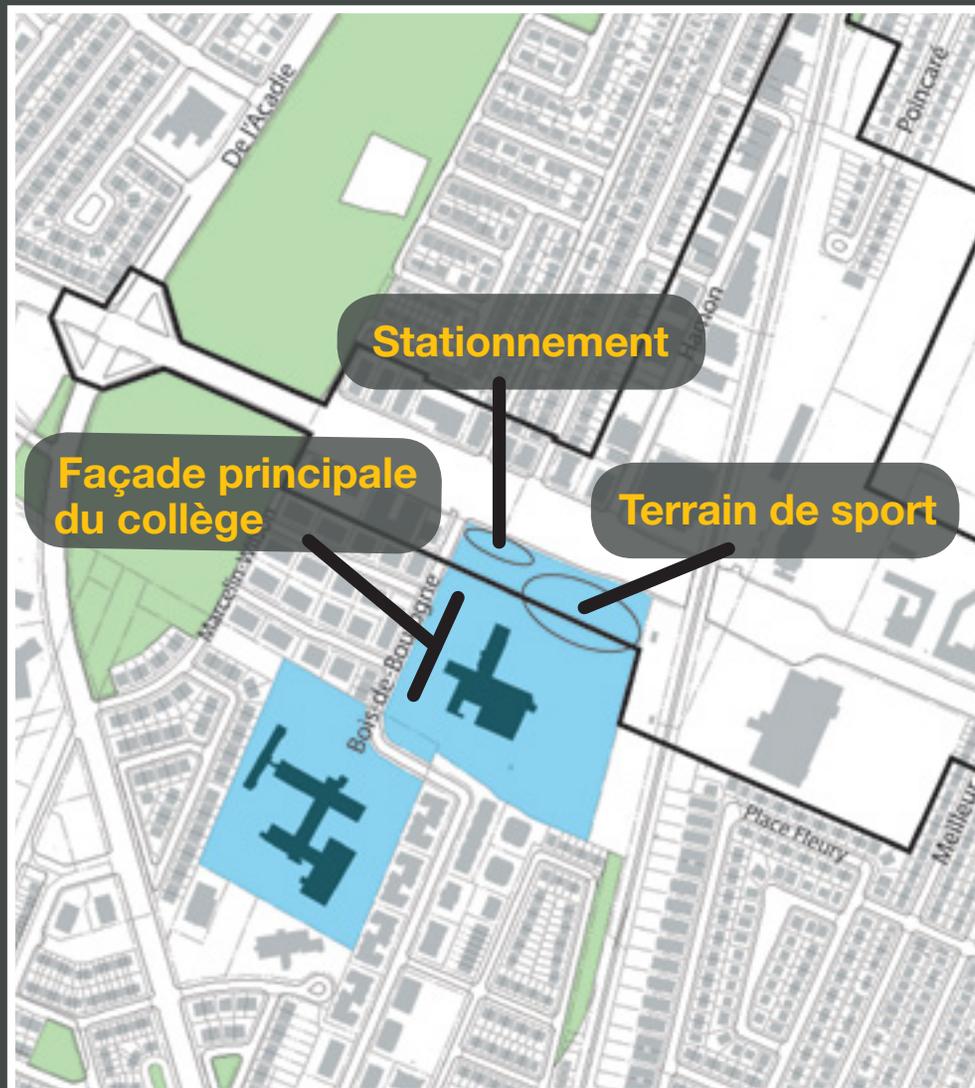
- Usages compatibles avec un développement résidentiel.
- Terrains actuellement sous-utilisés.

REMARQUE

- Les terrains de Loblaws et de la Société d'assurance automobile du Québec pourraient être partiellement redéveloppés, sans nécessairement éliminer complètement l'usage actuel.

3 Enjeu 4 : La diversité des usages

> Collège Bois-de-Boulogne



OBSERVATIONS

- Façade principale du collège Bois-de-Boulogne tournée vers l'avenue Bois-de-Boulogne.
- Cour latérale nord du collège Bois-de-Boulogne occupé par un terrain de sport et un stationnement en ce moment peu paysagés.

REMARQUE

- La relation que le Collège Bois-de-Boulogne entretient avec l'espace public du boulevard Henri-Bourassa importe pour l'aspect du boulevard et pour la présence urbaine du Collège.

3 Enjeu 5 : Les parcs et les services

- > Les besoins, la présence et l'accessibilité



3

Enjeu 5 : Les parcs et les services

> Proximité des parcs de voisinage et accès

OBSERVATION

- Présence de nombreux parcs, bien aménagés et bien équipés aux alentours



Parc **Marcelin Wilson**

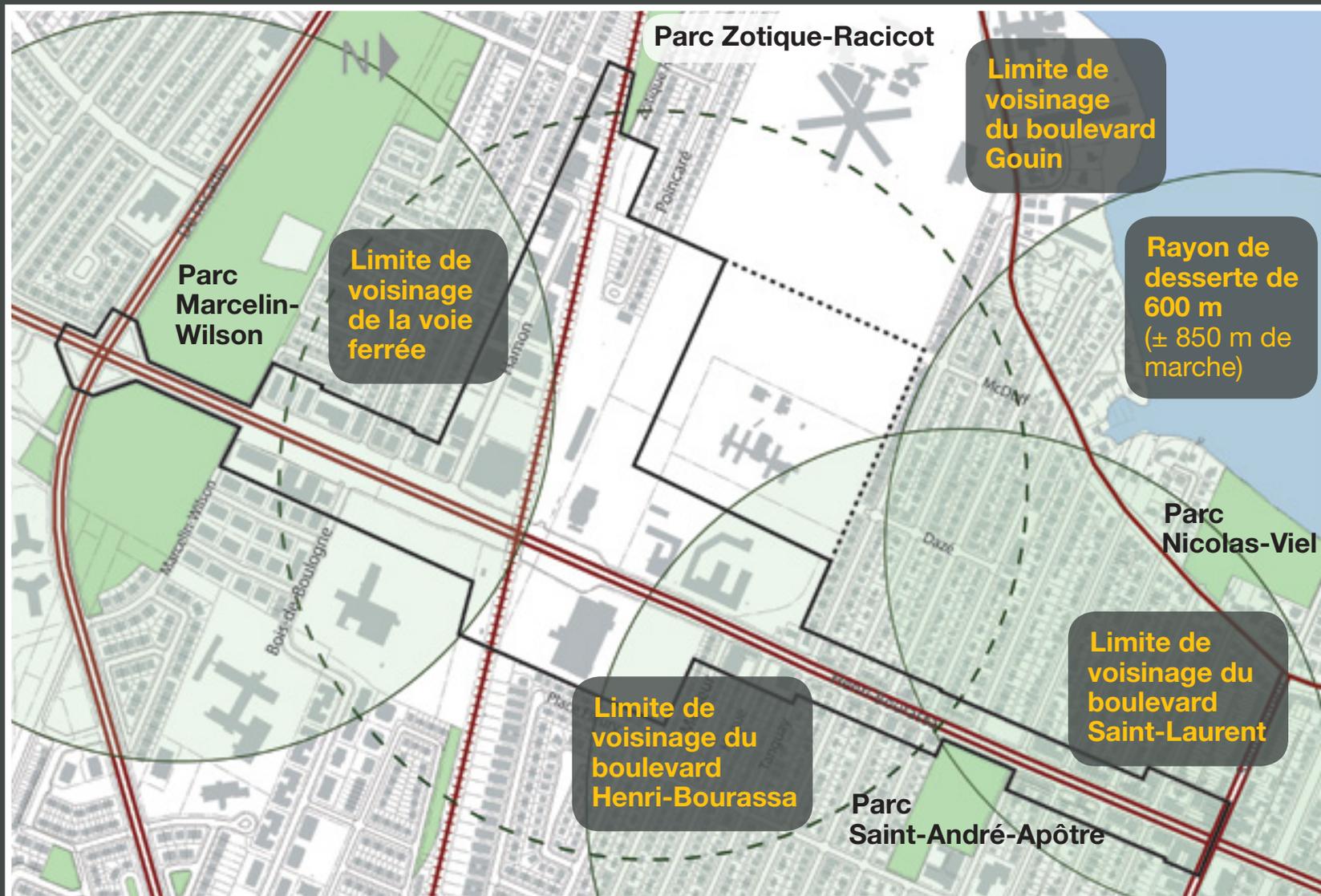


Parc **Saint-André-Apôtre**

3

Enjeu 5 : Les parcs et les services

> Proximité des parcs de voisinage et accès



3 Enjeu 5 : Les parcs et les services

> Proximité des parcs de voisinage et accès

OBSERVATIONS

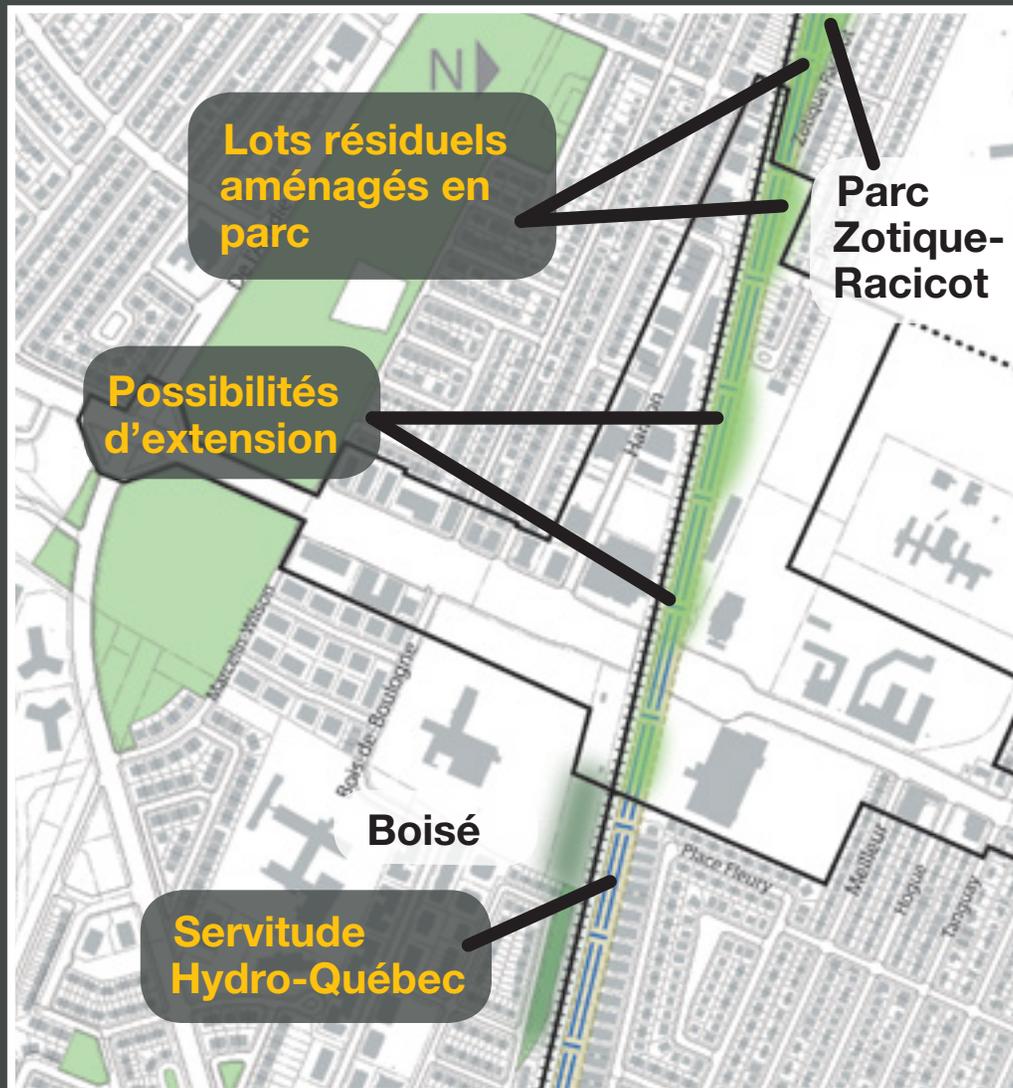
- Absence de parc de voisinage dans le grand quadrilatère Henri-Bourassa, Saint-Laurent, Gouin et voie ferrée du CP.
- Obligation de traverser Henri-Bourassa pour accéder au parc Saint-André-Apôtre, risque pour les jeunes enfants.
- Pas de parc de voisinage accessible de manière sécuritaire dans une aire de desserte normale (600 m) à partir des terrains à redévelopper.

REMARQUE

- L'ajout d'un nouveau parc de voisinage profiterait également à la population du secteur résidentiel à l'est, jusqu'à la rue Tolhurst, ainsi qu'à la population des rues Poincarré et Zotique Racicot.

3 Enjeu 5 : Les parcs et les services

> Abords de la voie ferrée



OBSERVATIONS

- Impossibilité de construire dans la servitude d'Hydro-Québec.

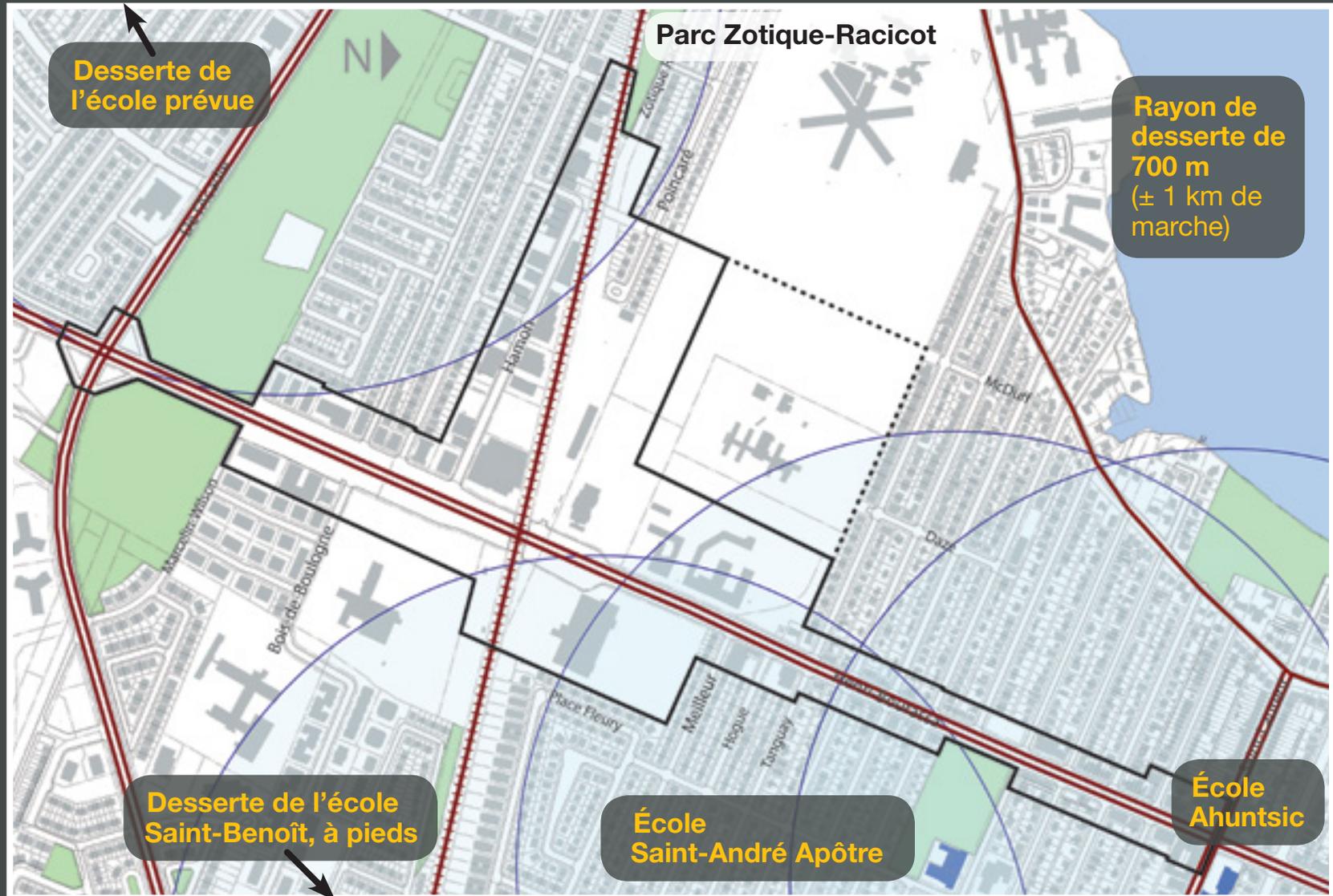
Espaces résiduels verts tout au long de la voie ferrée, côté est, entre la rue McDuff et le boulevard Gouin, dont le parc Zotique-Racicot.

REMARQUE

- Le terrain redéveloppable de la cour de services municipale offre une possibilité de poursuivre un lien vert.

3 Enjeu 5 : Les parcs et les services

> Écoles primaires



3 Enjeu 5 : Les parcs et les services

> Écoles primaires

OBSERVATIONS

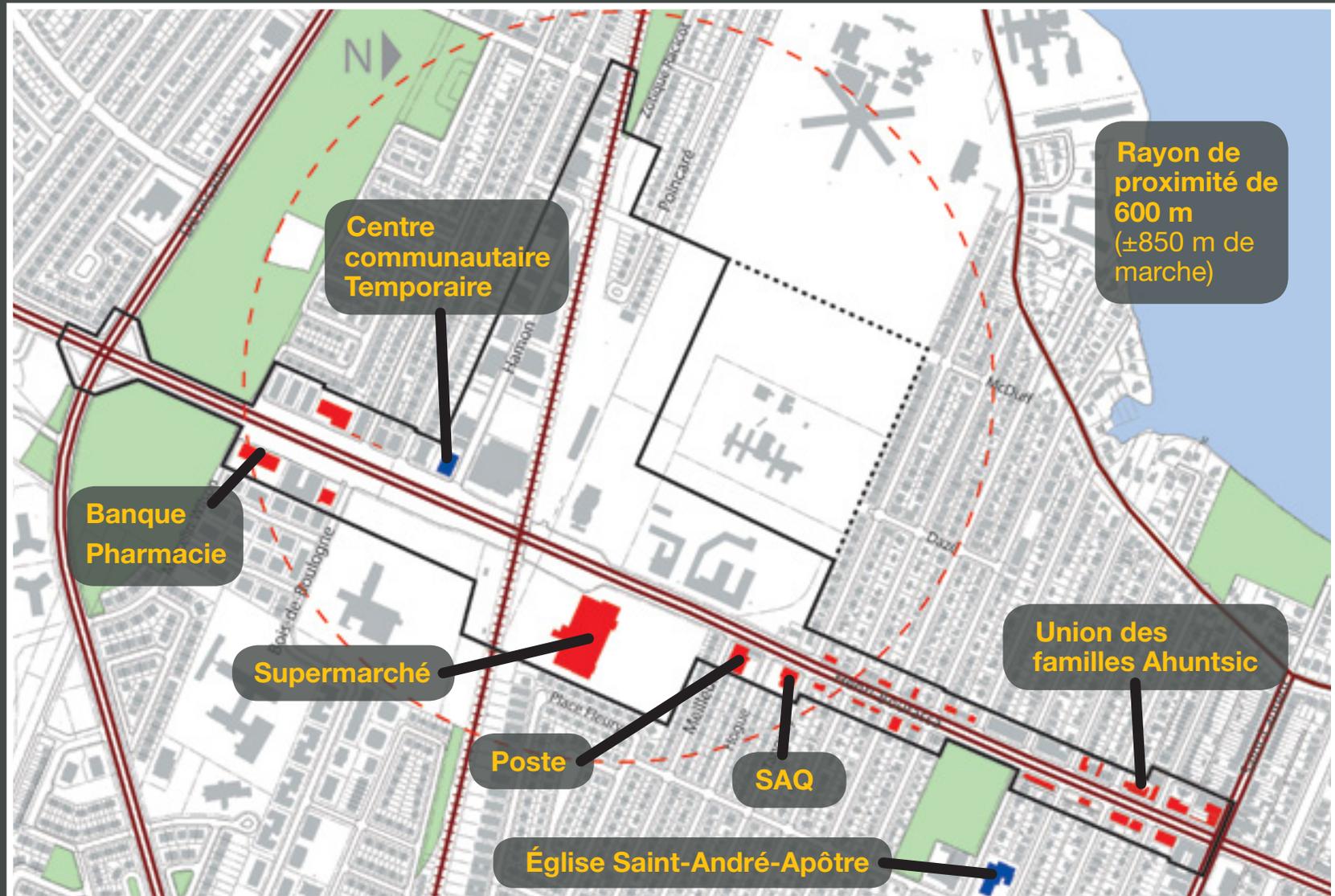
- Manque de places scolaires au niveau primaire dans ce secteur de la ville.
- Écoles primaires les plus proches au sud du boulevard Henri-Bourassa ou à l'ouest de la voie du CP et du boulevard de L'Acadie.

REMARQUE

- L'ajout et la localisation éventuelle d'une nouvelle école primaire est à évaluer, selon les besoins manifestés par la CSDM.

3 Enjeu 5 : Les parcs et les services

> Commerces et services pour le voisinage



3 Enjeu 5 : Les parcs et les services

> Commerces et services pour le voisinage

OBSERVATION

- Certains commerces et services de voisinage sur Henri-Bourassa, dans un rayon d'accessibilité de 500 m (bureau de poste, SAQ, Loblaws, centre communautaire, etc.).

REMARQUE

- Les nouveaux besoins en commerces et services de voisinage engendrés par un développement résidentiel seront à satisfaire (garderie, banque, coiffeur, nettoyeur, café, etc.), or les locaux commerciaux existants ne sont pas tous appropriés et suffisamment proches.

Merci de votre
attention !