

Plan d'urbanisme de Montréal

PARTIE II : CHAPITRE 15

Arrondissement de Montréal-Nord



VERSION PRÉLIMINAIRE
AVRIL 2005



Mot du maire de l'arrondissement

Chères concitoyennes,

Chers concitoyens,

Le Plan d'urbanisme de Montréal, adopté par le conseil municipal à la séance du 22 novembre 2004, est le document de référence en matière d'intervention sur le territoire. Il présente la vision d'aménagement et de développement du territoire montréalais sur un horizon de dix ans.

Le chapitre de l'arrondissement de Montréal-Nord fait partie intégrante du Plan d'urbanisme. Il rappelle les orientations pan-montréalaises qui concernent l'arrondissement et expose les objectifs et actions de portée locale spécifiques à Montréal-Nord. Il soutient un développement équilibré et respectueux des différentes composantes de l'arrondissement en vue de répondre aux besoins de la population.

Le contenu du présent chapitre s'appuie sur les consensus établis lors du forum de Montréal-Nord en action, tenu en 2002, ainsi que sur les séances d'audits stratégiques qui se sont déroulées à l'automne 2003. Ces nombreuses occasions nous ont permis de bien cerner les enjeux locaux en matière d'urbanisme et d'élaborer une stratégie d'intervention appropriée.

Le chapitre de l'arrondissement porte sur quatre grands enjeux qui constituent autant de défis pour Montréal-Nord : le rehaussement de la qualité des milieux de vie, l'amélioration du paysage urbain, l'amélioration de l'accessibilité au territoire et la gestion de la circulation de transit.

Je suis fier de vous proposer de prendre part à la mise en œuvre du Plan d'urbanisme afin d'assurer à l'arrondissement de Montréal-Nord un développement de qualité au cours des prochaines années.

Le maire de l'arrondissement de Montréal-Nord,

A handwritten signature in black ink that reads "Marcel Parent". The signature is written in a cursive, flowing style.

Marcel Parent

Table des matières

15.1	Introduction	1
15.2	Le rappel du parti d'aménagement et des orientations pan-montréalaises	3
15.3	Les enjeux, objectifs et actions	5
15.3.1	Le rehaussement de la qualité des milieux de vie	6
	Objectif 1 Améliorer la qualité du cadre bâti de l'ensemble du territoire	6
	Objectif 2 Améliorer les conditions d'accessibilité à la propriété	7
	Objectif 3 Revitaliser le secteur Nord-Est	7
	Objectif 4 Améliorer la desserte en équipements culturels, communautaires et de loisirs	8
	Objectif 5 Offrir une desserte adéquate en parcs et espaces verts	8
	Objectif 6 Restructurer la desserte commerciale	8
15.3.2	L'amélioration du paysage urbain	9
	Objectif 7 Favoriser l'accès aux rives de la rivière des Prairies	9
	Objectif 8 Mettre en valeur le noyau villageois et le boulevard Gouin Est	10
15.3.3	L'amélioration de l'accessibilité au territoire	10
	Objectif 9 Faciliter l'accès routier à l'arrondissement dans l'axe nord-sud	10
	Objectif 10 Améliorer la desserte en transport collectif	11
15.3.4	La gestion de la circulation de transit	11
	Objectif 11 – Réduire la circulation de transit	12
15.4	Les secteurs de planification détaillée de portée locale	13
	Boulevard Henri-Bourassa Est	13
	Rue De Charleroi	13
	Rue Fleury Est	13
	Secteur Industriel Sud	13
15.5	Les paramètres réglementaires applicables à l'arrondissement	15
15.6	Le plan d'action et l'échéancier	17

15.1

Introduction

Le chapitre de l'arrondissement de Montréal-Nord constitue un élément du Plan d'urbanisme de Montréal. Tout en tenant compte des orientations adoptées pour l'ensemble de la ville, il présente les enjeux d'aménagement du territoire de Montréal-Nord et fixe les règles auxquelles devront se conformer aussi bien les services de l'arrondissement que ceux de la Ville ainsi que les autres intervenants concernés. Il traduit les enjeux et les objectifs propres au développement du territoire en se fondant sur la situation urbaine et la réalité sociale de l'arrondissement. Sa mise en œuvre s'échelonnera sur dix ans.

L'élaboration du chapitre résulte d'un long processus de concertation amorcé en 2002 avec le forum Montréal-Nord en action. De plus, à l'automne 2003, l'arrondissement a tenu des séances d'audits stratégiques afin de valider les enjeux et les stratégies d'aménagement et de développement à privilégier au cours de la prochaine décennie.

Le présent document rappelle d'abord le parti d'aménagement ainsi que la synthèse des orientations pan-montréalaises relatives à l'arrondissement. Il identifie par la suite les enjeux, les objectifs et les actions de portée locale que se fixe l'arrondissement pour l'aménagement et le développement de Montréal-Nord. En outre, le document établit les orientations et les balises d'aménagement pour les secteurs de planification détaillée de portée locale. Ces secteurs feront l'objet d'une attention particulière de la part de l'arrondissement dans les prochaines années. Enfin, les paramètres réglementaires et le plan d'action spécifiques au territoire de Montréal-Nord sont également présentés.

15.2

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

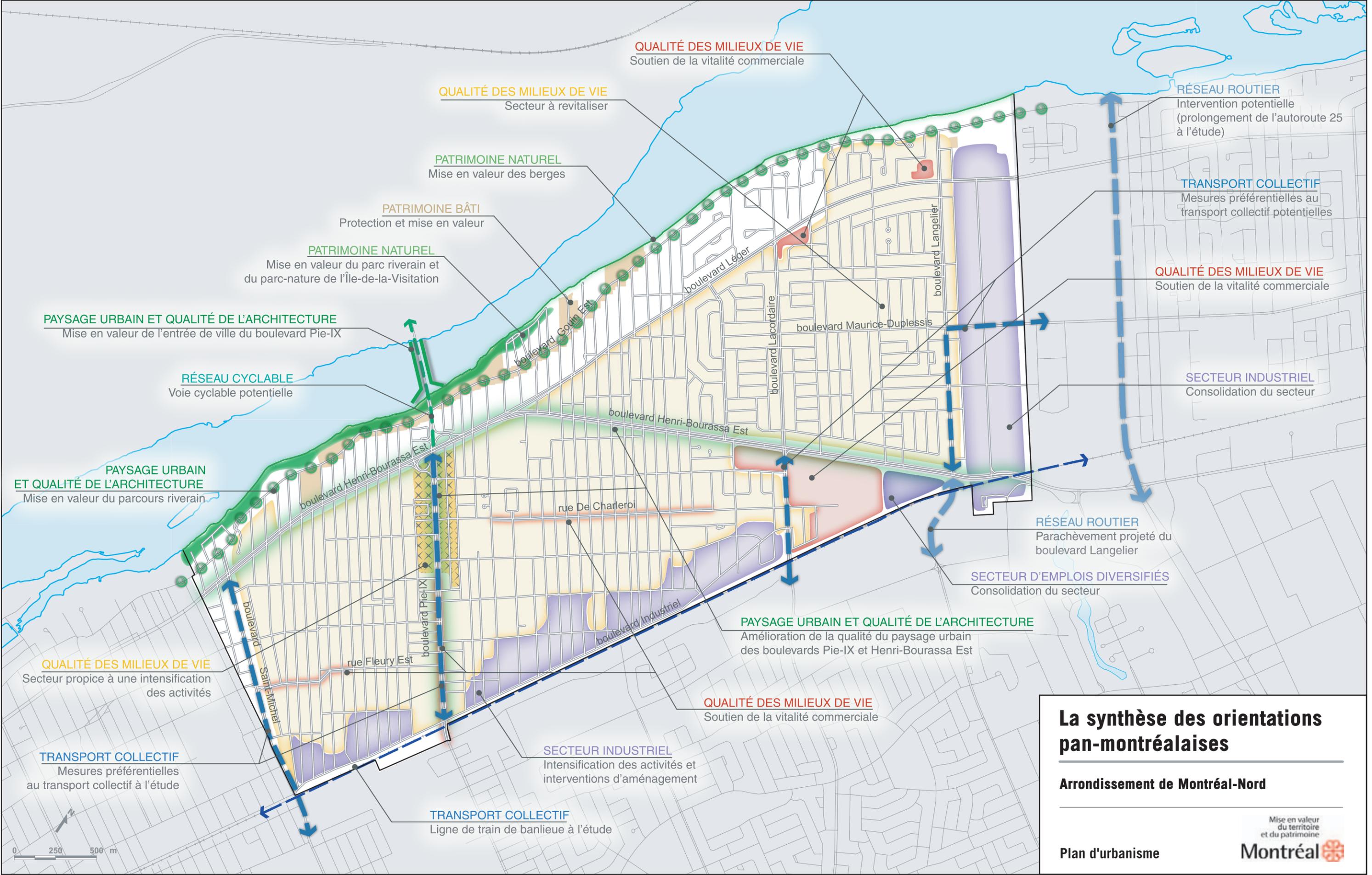
Le parti d'aménagement du Plan d'urbanisme souscrit aux principes du développement durable quant à l'aménagement du territoire, principes qui mènent à des actions tenant compte à la fois des dimensions environnementales, économiques et d'équité sociale.

Le Plan vise également un accroissement marqué de la qualité de l'aménagement urbain et de l'architecture (voir chapitre 1 de la partie I du Plan d'urbanisme). Il traduit la volonté de la Ville d'opter pour une approche urbanistique sensible aux exigences d'un environnement sain, particulièrement en préservant les milieux naturels et en améliorant le cadre de vie dans les secteurs résidentiels.

Dans l'esprit du Protocole de Kyoto, le Plan comprend des mesures visant à diminuer la dépendance à l'égard de l'automobile. Il privilégie également une plus grande utilisation du transport collectif. Pour ce faire, le Plan prévoit, entre autres, une intensification et une diversification accrue des activités, surtout celles à distance de marche des stations de métro et des gares.

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

Le parti d'aménagement du Plan d'urbanisme se décline en sept orientations, dont six touchent particulièrement l'arrondissement (voir la carte suivante). S'y ajoutent deux secteurs aux problématiques urbaines de portée pan-montréalaise qui interpellent directement l'arrondissement : Boulevard Pie-IX et Corridor Louis-H.-La Fontaine (voir le chapitre 4 de la partie I du Plan d'urbanisme).



QUALITÉ DES MILIEUX DE VIE
Soutien de la vitalité commerciale

QUALITÉ DES MILIEUX DE VIE
Secteur à revitaliser

PATRIMOINE NATUREL
Mise en valeur des berges

PATRIMOINE BÂTI
Protection et mise en valeur

PATRIMOINE NATUREL
Mise en valeur du parc riverain et du parc-nature de l'Île-de-la-Visitation

PAYSAGE URBAIN ET QUALITÉ DE L'ARCHITECTURE
Mise en valeur de l'entrée de ville du boulevard Pie-IX

RÉSEAU CYCLABLE
Voie cyclable potentielle

PAYSAGE URBAIN ET QUALITÉ DE L'ARCHITECTURE
Mise en valeur du parcours riverain

RÉSEAU ROUTIER
Intervention potentielle (prolongement de l'autoroute 25 à l'étude)

TRANSPORT COLLECTIF
Mesures préférentielles au transport collectif potentielles

QUALITÉ DES MILIEUX DE VIE
Soutien de la vitalité commerciale

SECTEUR INDUSTRIEL
Consolidation du secteur

RÉSEAU ROUTIER
Parachèvement projeté du boulevard Langelier

SECTEUR D'EMPLOIS DIVERSIFIÉS
Consolidation du secteur

PAYSAGE URBAIN ET QUALITÉ DE L'ARCHITECTURE
Amélioration de la qualité du paysage urbain des boulevards Pie-IX et Henri-Bourassa Est

QUALITÉ DES MILIEUX DE VIE
Soutien de la vitalité commerciale

SECTEUR INDUSTRIEL
Intensification des activités et interventions d'aménagement

TRANSPORT COLLECTIF
Ligne de train de banlieue à l'étude

QUALITÉ DES MILIEUX DE VIE
Secteur propice à une intensification des activités

TRANSPORT COLLECTIF
Mesures préférentielles au transport collectif à l'étude

La synthèse des orientations pan-montréalaises

Arrondissement de Montréal-Nord

Plan d'urbanisme



15.3

Les enjeux, objectifs et actions

15.3.1

Le rehaussement de la qualité des milieux de vie

L'arrondissement de Montréal-Nord est constitué de milieux de vie diversifiés offrant une gamme variée de logements qui répondent à toutes les catégories de ménages et de revenus :

- 12 % des logements (4 518) consistent en résidences unifamiliales principalement construites durant les années 1950;
- 35 % des logements (13 550) sont situés dans des immeubles de deux, trois ou quatre unités et ont principalement été construits durant les années 1960;
- 49 % des logements (18 772) sont situés dans des conciergeries construites durant les années 1970.

Dans Montréal-Nord, un peu plus de 60 % des logements ont été construits au cours des années 1960 et 1970. Certains se sont rapidement détériorés. Présentant des conditions d'habitabilité réduites ces logements moins coûteux, hébergent les résidents les plus démunis de l'arrondissement. Plusieurs secteurs sont touchés par cette problématique, le secteur Nord-Est étant le plus critique.

Afin de rehausser la qualité des milieux de vie, l'arrondissement vise l'amélioration de la qualité du cadre bâti sur l'ensemble de son territoire ainsi que l'accueil et l'intégration de logements abordables.

Les résidents de Montréal-Nord ont accès à plusieurs équipements communautaires et de loisirs. Afin de bonifier les services offerts, l'arrondissement propose d'améliorer la desserte en équipements culturels et communautaires ainsi que la desserte en parcs et espaces verts.

L'activité commerciale à Montréal-Nord est dispersée sur l'ensemble du territoire et subit un certain déclin dans quelques secteurs. Afin d'assurer une desserte commerciale adéquate, l'arrondissement préconise la rationalisation de l'offre et la consolidation des activités dans les secteurs les plus dynamiques.

Objectif 1 – Améliorer la qualité du cadre bâti de l'ensemble du territoire

Près de 25 000 logements sont âgés de plus de 30 ans et plusieurs d'entre eux nécessitent des travaux de rénovation intérieure et extérieure.

La majorité des résidences unifamiliales et des conciergeries, construites principalement dans les années 1950 et 1960, exigent des travaux de rénovation afin de répondre aux besoins des années 2000. De façon générale, les conciergeries se sont détériorées rapidement et plusieurs ont besoin d'être rénovées afin de régler des problèmes de salubrité. C'est notamment le cas dans le secteur Nord-Est (voir l'objectif 3).

De plus, les besoins en rénovation sont accentués par le fait que près de 30 % du territoire de l'arrondissement est composé de sol argileux, ce qui entraîne des problèmes de fissuration dans les résidences.

Actions

- 1.1 Mettre en œuvre un programme d'aide à la rénovation résidentielle comprenant différents volets : mise aux normes des bâtiments, amélioration des conditions d'habitabilité, réparation des fondations, etc.
- 1.2 Offrir des services-conseils aux propriétaires désirant rénover leur propriété dans le respect des éléments architecturaux d'origine.
- 1.3 Instaurer et renforcer des dispositions réglementaires visant l'ensemble des secteurs résidentiels ainsi que des dispositions spécifiques aux secteurs Ouest, Centre et Sainte-Gertrude afin d'encadrer les projets de rénovation selon certains critères d'intégration et de qualité.

Objectif 2 – Améliorer les conditions d'accessibilité à la propriété

À Montréal-Nord, plus de 72 % des ménages sont locataires. Cette proportion est l'une des plus élevée de l'ensemble de la Ville de Montréal puisque l'arrondissement se classe à cet égard au 7^e rang parmi les 27 arrondissements. Le taux de mobilité des résidents est également élevé : près d'un résident sur deux (46,1 %) a déménagé entre 1996 et 2001.

Puisque Montréal-Nord dispose d'un stock de logements variés et abordables, l'arrondissement souhaite qu'il devienne une option de rechange à la banlieue, notamment pour de jeunes ménages désirant accéder à la propriété. De cette façon, l'arrondissement pourrait compter un plus grand nombre de propriétaires et ainsi réduire son taux de mobilité.

Action

- 2.1 Mettre en œuvre un programme d'aide qui favorisera les éléments suivants :
 - l'achat-rénovation de logements existants afin de les rénover, notamment pour les jeunes ménages;
 - l'accession à la propriété (principalement à la copropriété);
 - la conversion de logements existants en coopératives d'habitation.

Objectif 3 – Revitaliser le secteur Nord-Est

Le secteur Nord-Est est situé entre le boulevard Maurice-Duplessis au sud, le boulevard Léger au nord, le boulevard Rolland à l'ouest et le boulevard Langelier à l'est. Il est essentiellement occupé par la fonction résidentielle, mais il compte également quelques commerces et un noyau institutionnel composé de l'école secondaire Henri-Bourassa, l'école primaire Gérard-McShane, l'aréna Henri-Bourassa, une caserne de pompier et le parc Henri-Bourassa.

Un des milieux les plus densément peuplés de Montréal, le secteur Nord-Est accueille la population la plus défavorisée de l'arrondissement. Plusieurs logements construits durant les années 1960 et 1970 nécessitent des travaux de rénovation majeurs. Le secteur est aussi caractérisé par une occupation au sol élevée des bâtiments, l'omniprésence des espaces de stationnement dans les cours arrière et le manque d'espaces verts.

Afin d'améliorer la qualité de vie des résidents du secteur Nord-Est, l'arrondissement entend intervenir selon la Stratégie de revitalisation urbaine intégrée (voir l'objectif 1 de la partie I du Plan d'urbanisme). Issue des consensus du Sommet de Montréal de 2002, la Stratégie vise l'amélioration des conditions de vie des résidents en agissant de façon intégrée sur plusieurs éléments du cadre bâti ainsi que sur les facteurs sociaux et économiques.

Action

-
- 3.1 Mettre en œuvre un plan de revitalisation urbaine intégrée composé notamment des interventions suivantes :
- la réduction de la densité de construction;
 - l'application du programme de rénovation résidentielle ou de mise aux normes;
 - l'amélioration de l'aménagement du domaine public;
 - le désenclavement des parcs Monty et Tardif;
 - la création de nouveaux parcs et espaces verts;
 - la création d'un secteur commercial de voisinage (marché public d'alimentation);
 - la construction de la « Maison culturelle et communautaire ».
-

Objectif 4 – Améliorer la desserte en équipements culturels, communautaires et de loisirs

Les résidents de Montréal-Nord ont accès à plusieurs équipements culturels, communautaires et de loisirs : un centre de loisirs, trois bibliothèques, trois arénas, deux piscines intérieures, etc.

Toutefois, les organismes communautaires et de loisirs œuvrant dans l'arrondissement signalent un manque de locaux communautaires un peu partout sur le territoire et plus particulièrement dans le secteur Nord-Est. De plus, on retrouve peu de lieux de diffusion et d'interprétation culturelles.

Actions

-
- 4.1 Construire des centres d'activités communautaires dans certains parcs et la « Maison culturelle et communautaire » dans le secteur Nord-Est (voir section 15.4).
-
- 4.2 Implanter une maison de la culture et mettre en valeur le site de la Maison Brignon-Lapierre.
-
- 4.3 Réaliser un plan directeur des parcs, espaces verts et équipements communautaires de Montréal-Nord afin de réévaluer l'ensemble des équipements culturels, communautaires et de loisirs en fonction d'une analyse détaillée des besoins de la population actuelle et projetée.
-

Objectif 5 – Offrir une desserte adéquate en parcs et espaces verts

L'arrondissement compte 23 parcs et 30 espaces verts d'une superficie totale de plus de 43 hectares, ce qui correspond approximativement à 5,5 % de l'ensemble de son territoire.

Avec une population de 83 600 résidents, l'arrondissement affiche un ratio d'un demi-hectare de parcs et d'espaces verts par 1 000 habitants. Ce ratio est inférieur à celui des arrondissements voisins, qui varie entre un et quatre hectares par 1 000 résidents.

De plus, l'aménagement et les équipements de certains parcs devraient être réévalués à la lumière des nouvelles réalités démographiques et des nouvelles tendances en matière de sports et de loisirs.

Action

-
- 5.1 Réaliser un plan directeur des parcs, espaces verts et équipements communautaires de Montréal-Nord qui traitera notamment des éléments suivants :
- l'augmentation des superficies dédiées aux parcs et espaces verts;
 - la mise à niveau des équipements;
 - l'entretien des parcs, des voies cyclables et de la foresterie urbaine;
 - la création de nouveaux liens cyclables avec les arrondissements voisins;
 - le remplacement des arbres;
 - l'intégration de l'art public dans les parcs;
 - l'amélioration de l'accès aux berges de la rivière des Prairies;
 - l'évaluation des possibilités d'acquisition de terrains en rive;
 - l'amélioration de la qualité des vues sur la rivière;
 - la problématique spécifique au secteur Nord-Est où l'on retrouve très peu d'espaces verts.
-

Objectif 6 – Restructurer la desserte commerciale

À Montréal-Nord, les activités commerciales et de services sont dispersées sur l'ensemble du territoire. Les principales voies commerciales sont les boulevards Henri-Bourassa Est, Pie-IX, Léger et Gouin Est ainsi que les rues De Charleroi, Fleury Est et Monselet. Les deux plus importants secteurs commerciaux sont situés dans la partie sud du boulevard Pie-IX et à l'intersection des boulevards Henri-Bourassa Est et Lacordaire.

Le taux d'inoccupation des locaux commerciaux, relativement élevé, est jumelé à des perspectives démographiques relativement stables. La demande en biens et services provenant des ménages de l'arrondissement ne justifie pas le maintien du nombre de locaux commerciaux actuellement disponibles.

L'arrondissement préconise la restructuration de la desserte commerciale par l'établissement d'une hiérarchie commerciale et par la consolidation des activités sur certaines voies de circulation. Des mesures sont également prévues afin d'assurer la conversion à des fins résidentielles des bâtiments commerciaux situés le long de certaines rues.

Actions

-
- 6.1 Réviser la réglementation d'urbanisme afin d'établir une hiérarchie commerciale pour l'ensemble du territoire, selon les trois catégories suivantes :
- *Composante commerciale d'arrondissement* – commerces et services desservant l'ensemble des résidents de l'arrondissement. Les établissements de moyenne et de grande surface seront privilégiés dans les secteurs situés aux abords des principales voies de circulation de l'arrondissement.
 - *Composante commerciale de quartier* – commerces et services s'adressant aux résidents d'un quartier. L'arrondissement privilégiera les établissements de petite et de moyenne surface.
 - *Composante commerciale de voisinage* – regroupement de quelques commerces et services de petite surface répondant à des besoins de première nécessité.
-
- 6.2 Instaurer et renforcer des mesures réglementaires appropriées afin de confirmer l'intensité commerciale des secteurs Pie-IX et Henri-Bourassa Est-Lacordaire et d'y encourager une plus grande intensification et diversification des activités.
-
- 6.3 Réaliser une planification détaillée de portée locale pour les rues De Charleroi et Fleury Est afin de consolider leur vocation commerciale (voir section 15.4).
-
- 6.4 Mettre en œuvre un programme de conversion des bâtiments commerciaux en résidences afin d'appuyer le retrait progressif des activités commerciales et de services sur l'ensemble ou sur certains tronçons des rues D'Amiens, Sabrevois, Prieur, Martial et Monselet et dans la partie ouest du boulevard Léger.
-
- 6.5 Instaurer et renforcer des dispositions particulières au règlement de zonage afin de préciser la gestion des droits acquis aux abords des rues où l'arrondissement favorise le retrait progressif des activités commerciales et de services.
-

15.3.2

L'amélioration du paysage urbain

L'arrondissement de Montréal-Nord renferme certains secteurs d'intérêt qui méritent d'être mis en valeur, les plus importants étant les berges de la rivière des Prairies, le boulevard Gouin et le noyau villageois, qui s'inscrivent dans le parcours riverain ceinturant l'île de Montréal.

D'autre part, certains endroits, dont le secteur Industriel Sud ainsi que les boulevards Pie-IX et Henri-Bourassa Est, feront l'objet d'une planification détaillée afin d'améliorer la qualité de leur paysage urbain (voir section 15.4).

Objectif 7 – Favoriser l'accès aux rives de la rivière des Prairies

L'arrondissement est bordé au nord par la rivière des Prairies. Actuellement, presque la moitié des berges sont aménagées à des fins de parcs ou d'espaces verts.

À l'ouest, les espaces verts en rive correspondent au parc-nature de l'Île-de-la-Visitation et à son prolongement. Au centre, on retrouve le parc Aimé-Léonard ainsi que la piste cyclable qui longe la rivière entre les boulevards Pie-IX et Sainte-Gertrude. Dans la partie est, davantage occupée par des propriétés privées, on compte quelques aires de repos ainsi que le parc Gouin.

Actions

-
- 7.1 Prolonger le parc en rive existant à l'aide d'un programme municipal d'acquisition de propriétés privées en rive, et accorder la priorité au tronçon situé entre l'avenue De Bruxelles et le boulevard Pie-IX afin que la voie cyclable puisse longer la rivière.
-
- 7.2 Mettre en œuvre un programme municipal d'acquisition des propriétés privées en rive en vue de leur conversion en parcs ou de leur naturalisation (voir l'action 11.2 de la partie I du Plan d'urbanisme).
-

Objectif 8 – Mettre en valeur le noyau villageois et le boulevard Gouin Est

Situé entre le boulevard Pie-IX et l'avenue Pigeon, de part et d'autre du boulevard Gouin Est, le noyau villageois regroupe plusieurs résidences d'intérêt patrimonial au sein d'une trame urbaine témoignant d'un passé villageois. D'autres résidences d'intérêt patrimonial sont également présentes de chaque côté du boulevard Gouin Est, mais à l'extérieur du noyau villageois. L'arrondissement confirme la valeur de ces différentes composantes du patrimoine et entend leur appliquer des mesures de protection et de mise en valeur.

Actions

-
- 8.1 Mettre en œuvre un programme de mise en valeur du patrimoine afin de venir en aide aux propriétaires qui désirent réaliser des travaux de rénovation de leur propriété.

 - 8.2 Instaurer et renforcer des dispositions réglementaires afin d'encadrer les travaux de rénovation dans les limites du noyau villageois ainsi que dans les secteurs identifiés à l'extrait de la carte du patrimoine bâti de Montréal-Nord (voir section 15.5).

 - 8.3 Mettre en valeur le site de la Maison Brignon-Lapierre.

15.3.3

L'amélioration de l'accessibilité au territoire

De façon générale, le secteur à l'ouest du boulevard Pie-IX est relativement facile d'accès par le réseau routier existant. Le secteur à l'est du boulevard demeure plus difficilement accessible en raison d'un nombre limité de liens routiers. La voie ferrée du Canadien National, située à la limite sud de l'arrondissement, restreint considérablement le développement du réseau routier dans l'axe nord-sud. Dans Montréal-Nord, les déplacements en transport collectif s'effectuent uniquement en autobus.

L'arrondissement identifie des aménagements et des infrastructures qui faciliteront l'accès routier à son territoire dans l'axe nord-sud et qui amélioreront la desserte en transport collectif.

Objectif 9 – Faciliter l'accès routier à l'arrondissement dans l'axe nord-sud

Actuellement, seuls les boulevards Saint-Michel, Pie-IX et Lacordaire permettent d'accéder au territoire de Montréal-Nord dans l'axe nord-sud. Les boulevards Viau et Langelier ne traversent pas la voie ferrée du Canadien National, ce qui entraîne d'importants problèmes de circulation à l'intersection des boulevards Henri-Bourassa Est et Lacordaire.

Action

-
- 9.1 Parachever le boulevard Langelier entre le boulevard Henri-Bourassa Est et le boulevard Des Grandes-Prairies, situé sur le territoire de l'arrondissement de Saint-Léonard.

Objectif 10 – Améliorer la desserte en transport collectif

Selon les données du recensement de 2001, près du tiers de la population active de Montréal-Nord utilisait le transport collectif pour se rendre au travail, soit près de 10 500 personnes.

Dans l'arrondissement, les déplacements en transport collectif sont assurés par une dizaine de circuits d'autobus. Une voie réservée aux autobus emprunte le boulevard Henri-Bourassa Est et assure une liaison régulière au métro Henri-Bourassa, situé sur le territoire de l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville.

Puisque l'arrondissement ne compte aucun service ni infrastructure de transport collectif rapide et efficace, à l'exception de la voie réservée, les temps de déplacements dans Montréal-Nord et vers les secteurs d'emplois et de services situés à l'extérieur de l'arrondissement sont relativement longs.

Actions

10.1 Mettre en place le « Train de l'Est » afin de relier l'arrondissement au Centre de Montréal et aménager deux nouvelles gares, par exemple dans l'axe des boulevards Pie-IX et Lacordaire.

10.2 Instaurer des mesures préférentielles au transport collectif le long des axes suivants :

- boulevard Lacordaire;
 - boulevard Langelier;
 - boulevard Louis-H.-La Fontaine;
 - boulevard Maurice-Duplessis;
 - boulevard Pie-IX;
 - boulevard Saint-Michel.
-

15.3.4

La gestion de la circulation de transit

La rupture du lien autoroutier à la sortie de l'autoroute 25 au nord de l'échangeur des autoroutes 25 et 40 provoque un déversement de la circulation de transit, incluant le camionnage lourd, dans le réseau de circulation locale qui traverse l'arrondissement de Montréal-Nord.

En l'absence d'accès direct à un pont dans l'axe du boulevard Louis-H.-La Fontaine, les véhicules doivent effectuer un détour de sept kilomètres sur le territoire de Montréal-Nord afin d'atteindre le pont Pie-IX.

En 2000, le ministère des Transports du Québec enregistrait un débit journalier moyen annuel (DJMA) de 80 000 véhicules sur le pont Pie-IX, qui figurait ainsi au troisième rang des ponts les plus utilisés de la rive nord, après ceux des autoroutes 15 et 13.

La gestion de la circulation de transit sur le territoire de Montréal-Nord constitue un enjeu prioritaire dans le cadre du présent chapitre d'arrondissement.

Objectif 11 – Réduire la circulation de transit

La circulation de transit en direction ou en provenance du pont Pie-IX traverse l'ensemble du réseau routier de Montréal-Nord. Les boulevards Henri-Bourassa Est, Léger, Lacordaire, Pie-IX et la rue De Charleroi sont les plus sévèrement affectés.

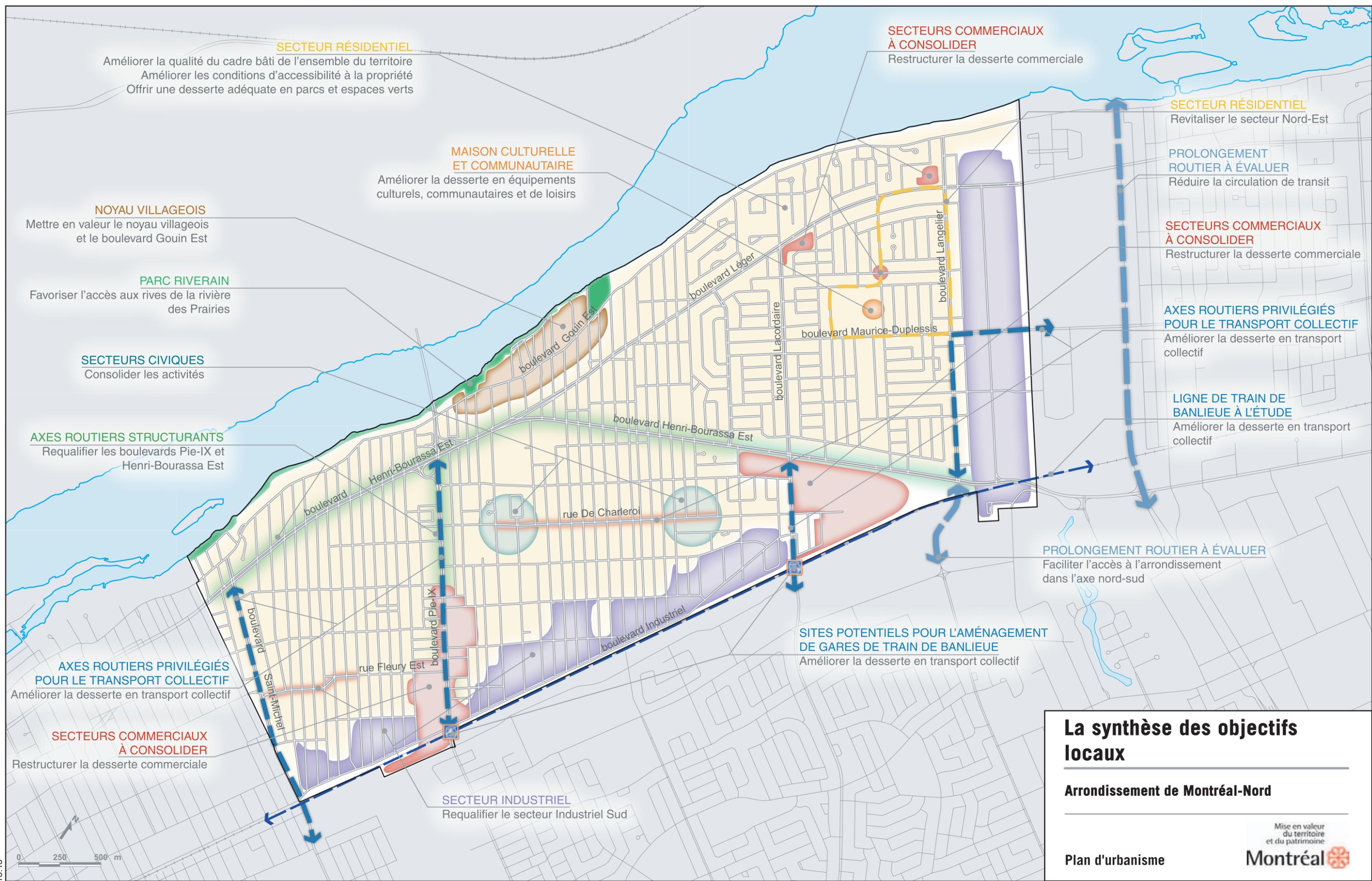
Ce flot supplémentaire de véhicules contribue à réduire la qualité de vie dans les milieux résidentiels traversés. De plus, on observe une dégradation importante du cadre bâti et de l'environnement dans le secteur.

Le prolongement de l'autoroute 25 aurait un effet bénéfique sur l'écoulement de la circulation dans l'axe nord-sud de la partie est de l'île puisqu'il offrirait un autre itinéraire aux usagers, diminuant ainsi la pression du transit dans l'arrondissement de Montréal-Nord.

La réduction de la circulation de transit permettrait aux milieux de vie de retrouver une quiétude essentielle à la consolidation ou à l'intensification des fonctions résidentielles et commerciales qui y prennent place.

Action

-
- 11.1 Prolonger l'autoroute 25 jusqu'à l'autoroute 440 et construire un pont reliant Montréal à Laval (le corridor prévu pour le prolongement de l'autoroute 25 fera l'objet d'une planification détaillée de portée pan-montréalaise; voir le chapitre 4 de la partie I du Plan d'urbanisme).
-



SECTEUR RÉSIDENTIEL

Améliorer la qualité du cadre bâti de l'ensemble du territoire
 Améliorer les conditions d'accèsibilité à la propriété
 Offrir une desserte adéquate en parcs et espaces verts

MAISON CULTURELLE ET COMMUNAUTAIRE

Améliorer la desserte en équipements culturels, communautaires et de loisirs

NOYAU VILLAGEOIS

Mettre en valeur le noyau villageois et le boulevard Gouin Est

PARC RIVERAIN

Favoriser l'accès aux rives de la rivière des Prairies

SECTEURS CIVIQUES

Consolider les activités

AXES ROUTIERS STRUCTURANTS

Requalifier les boulevards Pie-IX et Henri-Bourassa Est

SECTEURS COMMERCIAUX À CONSOLIDER

Restructurer la desserte commerciale

SECTEUR RÉSIDENTIEL

Revitaliser le secteur Nord-Est

PROLONGEMENT ROUTIER À ÉVALUER

Réduire la circulation de transit

SECTEURS COMMERCIAUX À CONSOLIDER

Restructurer la desserte commerciale

AXES ROUTIERS PRIVILÉGIÉS POUR LE TRANSPORT COLLECTIF

Améliorer la desserte en transport collectif

LIGNE DE TRAIN DE BANLIEUE À L'ÉTUDE

Améliorer la desserte en transport collectif

PROLONGEMENT ROUTIER À ÉVALUER

Faciliter l'accès à l'arrondissement dans l'axe nord-sud

SITES POTENTIELS POUR L'AMÉNAGEMENT DE GARES DE TRAIN DE BANLIEUE

Améliorer la desserte en transport collectif

AXES ROUTIERS PRIVILÉGIÉS POUR LE TRANSPORT COLLECTIF

Améliorer la desserte en transport collectif

SECTEURS COMMERCIAUX À CONSOLIDER

Restructurer la desserte commerciale

SECTEUR INDUSTRIEL

Requalifier le secteur Industriel Sud

La synthèse des objectifs locaux

Arrondissement de Montréal-Nord

Plan d'urbanisme



15.4

Les secteurs de planification détaillée de portée locale

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

Quatre secteurs feront l'objet d'une attention particulière en raison de leur dynamique spécifique et complexe. Chacun présente un caractère structurant pour le développement de la collectivité et l'aménagement du territoire de l'arrondissement. Ces secteurs de planification détaillée sont présentés à la carte suivante. Il s'agit de :

- Boulevard Henri-Bourassa Est
- Rue De Charleroi
- Rue Fleury Est
- Secteur Industriel Sud

Parallèlement à l'exercice de planification détaillée des secteurs de portée locale, le Plan d'urbanisme de Montréal identifie 26 secteurs de planification détaillée de portée pan-montréalaise. Ces secteurs présentent des enjeux qui touchent l'ensemble de la ville ou qui concernent directement plus d'un arrondissement. Parmi ceux-ci, les secteurs Boulevard Pie-IX et Corridor Louis-H.-La Fontaine interpellent directement l'arrondissement de Montréal-Nord. Ils sont présentés au chapitre 4 de la partie I du Plan d'urbanisme.

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

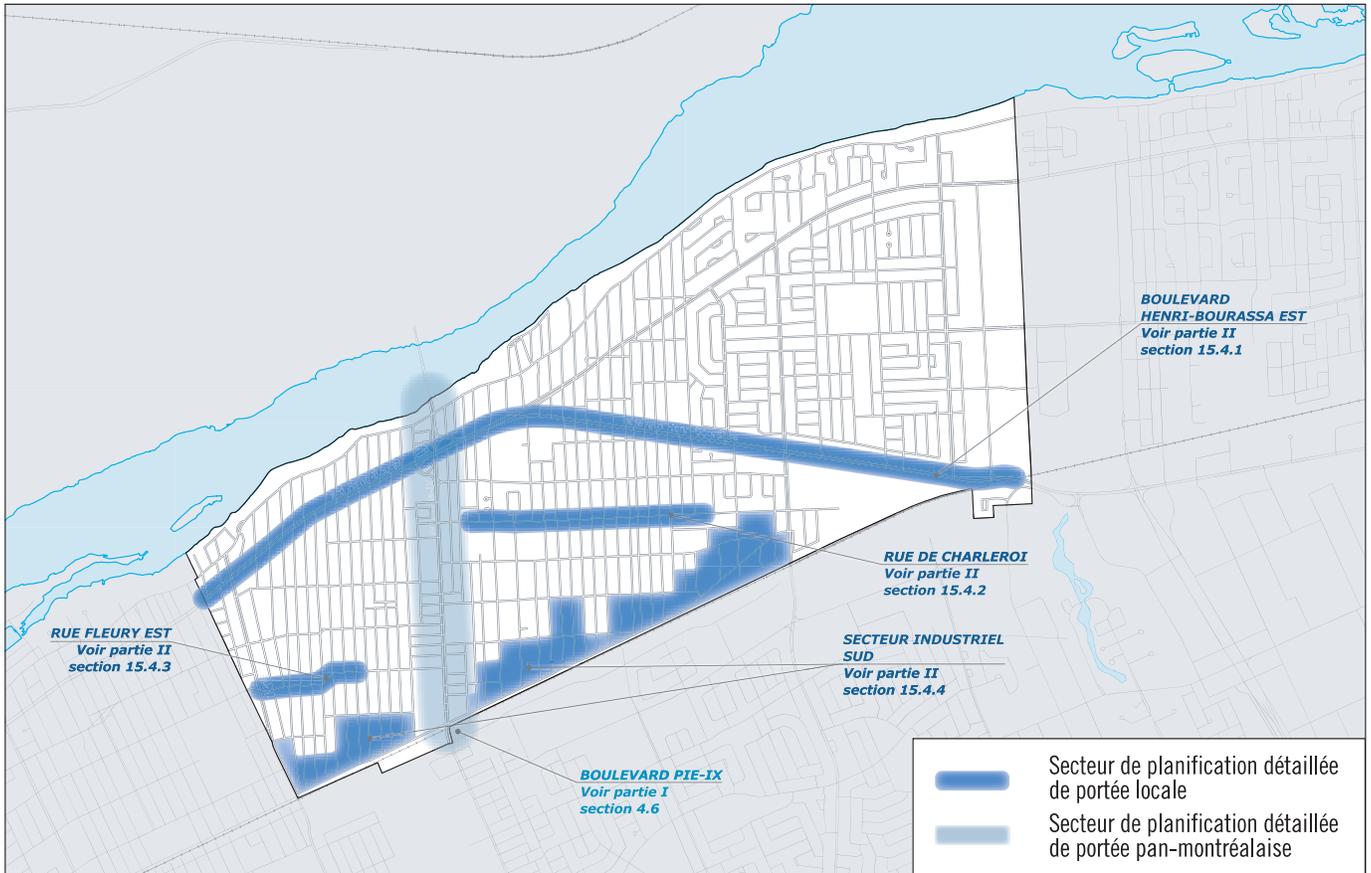
Selon les besoins, la planification détaillée mènera à :

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

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

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

Les secteurs de planification détaillée



15.4.1

Boulevard Henri-Bourassa Est

Orientations générales

- Atténuer les nuisances liées à la circulation de transit
- Rehausser la qualité de l'architecture et l'aménagement du domaine public
- Intensifier les activités dans certaines portions du secteur

Problématique

Le boulevard Henri-Bourassa Est accueille une importante circulation de transit en provenance ou en direction du pont Pie-IX. La rupture du lien autoroutier à la sortie de l'autoroute 25 provoque le déversement de la circulation de transit, incluant la camionnage lourd, sur le boulevard Henri-Bourassa Est en direction du pont Pie-IX.

La circulation et la vitesse élevée des véhicules engendrent des nuisances considérables pour les milieux de vie limitrophes. On observe également une importante dégradation du cadre bâti et de l'environnement dans le secteur. De nombreuses conciergeries nécessitent d'importants travaux de rénovation.

Bien que le boulevard forme un axe stratégique pour l'arrondissement, la primauté accordée à la circulation routière donne une image négative au secteur. Plusieurs bâtiments ont été construits avant 1970 et leur architecture mériterait d'être rehaussée par un meilleur encadrement. De nombreux bâtiments commerciaux et industriels nécessitent également des interventions afin d'améliorer l'image de la portion est du boulevard. De plus, le domaine public est souvent dépourvu d'un mobilier urbain de qualité et la largeur des trottoirs décourage les déplacements à pied.

Certaines portions du boulevard Henri-Bourassa Est offrent un potentiel de mise en valeur à des fins résidentielles. Des terrains devront cependant être remembrés avant d'être mis en valeur.



Balises d'aménagement

- 1 Mettre en place des mesures d'atténuation des nuisances liées à la circulation de transit sur le boulevard.
- 2 Encadrer l'insertion des nouvelles constructions sur le boulevard Henri-Bourassa Est et y assurer une architecture de qualité.
- 3 Régir l'aménagement des cours avant, des espaces de stationnement et des entrées charretières sur le boulevard.
- 4 Rehausser la qualité de l'aménagement du domaine public du boulevard Henri-Bourassa Est en favorisant notamment la plantation d'arbres et l'installation d'un mobilier urbain de qualité aux endroits appropriés.
- 5 Concevoir et mettre en œuvre une démarche de mise en valeur et de réaménagement des deux entrées d'arrondissement situées sur le boulevard Henri-Bourassa Est.
- 6 Favoriser l'intensification des activités résidentielles sur le boulevard Henri-Bourassa Est, entre le boulevard Saint-Michel et l'avenue Salk.
- 7 Rappeler certains terrains offrant un potentiel de mise en valeur.



15.4.2

Rue De Charleroi

Orientations générales

- Restructurer la desserte commerciale
- Consolider les deux secteurs civiques
- Rehausser la qualité de l'architecture et l'aménagement du domaine public

Problématique

Située au cœur de l'arrondissement, la rue De Charleroi constitue l'une des plus importantes rues commerçantes de Montréal-Nord. L'activité commerciale y a cependant subi un certain déclin avec l'apparition de centres commerciaux et de commerces de grande surface sur le boulevard Pie-IX et à l'intersection des boulevards Henri-Bourassa Est et Lacordaire. Compte tenu du grand nombre de ménages résidant dans le secteur, le renforcement de l'activité commerciale de la rue De Charleroi contribuerait grandement à l'accroissement de la qualité de vie du milieu.

Un atout important pour la rue De Charleroi est la présence, à ses extrémités, de deux secteurs civiques. Le premier, situé entre les avenues Hébert et Garon, est composé notamment du bureau d'arrondissement, de l'aréna Montréal-Nord et de la caserne de pompier numéro 17. Le deuxième secteur, entre les avenues Alfred et Jules-Dorion, comprend le centre des loisirs de Montréal-Nord ainsi que les écoles Frederick-Banting et Jean-Nicolet. La consolidation des activités dans ces deux secteurs civiques contribuerait à la dynamisation de la rue De Charleroi.

La rue De Charleroi nécessite également des interventions afin d'améliorer son image en tant qu'importante rue commerçante pour l'arrondissement. De nombreux bâtiments ont besoin de travaux de rénovation et le domaine public est dépourvu d'un mobilier urbain de qualité.



Balises d'aménagement

- 1 Élaborer et mettre en œuvre un programme d'action concerté avec les commerçants ainsi que les autres intervenants du milieu.
- 2 Identifier les activités commerciales à privilégier et modifier la réglementation de zonage en conséquence.
- 3 Consolider les deux secteurs civiques situés à chacune des extrémités de la rue en évaluant leur capacité d'accueil et en identifiant les différentes activités complémentaires pouvant s'y implanter.
- 4 Favoriser la rénovation des façades et encadrer l'insertion des nouvelles constructions.
- 5 Favoriser l'installation d'un mobilier urbain sobre, durable et approprié ainsi qu'un éclairage fonctionnel, sécuritaire et esthétique.
- 6 Réglementer l'affichage commercial.
- 7 Maximiser la plantation d'arbres.



15.4.3

Rue Fleury Est

Orientations générales

- Restructurer la desserte commerciale
- Rehausser la qualité de l'architecture et l'aménagement du domaine public

Problématique

Importante rue commerçante pour la partie ouest de Montréal-Nord, la rue Fleury Est a graduellement subi un déclin avec l'intensification des activités commerciales sises le long du boulevard Pie-IX. L'activité commerciale repose maintenant principalement sur de petits commerces offrant des services de proximité à la population, tels des marchés d'alimentation, des restaurants et d'autres établissements spécialisés dans divers domaines. Certains immeubles restent toutefois vacants, réduisant ainsi l'animation sur la rue Fleury Est.

La majorité des bâtiments de la rue Fleury Est ont été construits dans les années 1950 et 1960 en l'absence de mécanismes permettant d'assurer une architecture de qualité. Un grand nombre de bâtiments nécessitent maintenant des travaux de rénovation.

Le renforcement de l'attrait commercial de la rue Fleury Est passe en partie par l'amélioration de son image générale. En plus des travaux visant à rehausser la qualité des bâtiments, des investissements sont également requis afin d'embellir le domaine public de cette rue commerçante. Présentement, elle est dépourvue d'un mobilier urbain de qualité et d'une place publique qui viendrait accroître sa convivialité.



Balises d'aménagement

- 1 Élaborer et mettre en œuvre un programme d'action concerté avec les commerçants ainsi que les autres intervenants du milieu.
- 2 Identifier les activités commerciales à privilégier et modifier la réglementation de zonage en conséquence.
- 3 Favoriser la rénovation des façades et encadrer l'insertion des nouvelles constructions.
- 4 Favoriser l'installation d'un mobilier urbain sobre, durable et approprié ainsi qu'un éclairage fonctionnel, sécuritaire et esthétique.
- 5 Réglementer l'affichage commercial.
- 6 Maximiser la plantation d'arbres.
- 7 Aménager une place publique de qualité afin d'accroître la convivialité de cette rue commerçante.



15.4.4

Secteur Industriel Sud

Orientations générales

- Intensifier les activités d'emplois
- Améliorer l'image générale du secteur
- Atténuer les nuisances causées par les activités industrielles
- Améliorer l'accessibilité du secteur

Problématique

Le secteur Industriel Sud correspond au plus ancien secteur d'emplois de l'arrondissement. Il accueille plus de 700 entreprises œuvrant dans les secteurs manufacturier, du transport, de l'entreposage, de la construction, de la réparation et de l'entretien. On y retrouve également des commerces de gros, de détail et des services. Le secteur est cependant éloigné des grands axes autoroutiers.

Plusieurs bâtiments construits à la fin des années 1950 et durant les années 1960 et 1970 nécessitent des travaux de rénovation. Ces bâtiments, dépréciés et de faible valeur, sont principalement occupés par des garages, des ateliers ou des entrepôts. Localisées sur de petits terrains, les entreprises disposent de peu d'espaces dédiés au stationnement et aux aménagements paysagers.

Certaines entreprises réalisent des opérations ou procèdent à l'entreposage de matériaux à l'extérieur des bâtiments. Cette utilisation très intensive des cours extérieures constitue une source de nuisance pour les milieux résidentiels avoisinants.

Bien que le secteur ne soit pas situé à proximité du réseau autoroutier, la mise en place d'une nouvelle ligne de train de banlieue le long de la voie ferrée du Canadien National et le prolongement possible de l'autoroute 25 viendraient accroître son accessibilité.



Balises d'aménagement

- 1 Identifier un créneau économique stratégique pour le secteur ainsi que les diverses catégories d'activités industrielles à y privilégier.
- 2 Définir un périmètre définitif d'occupation.
- 3 Remembrer certains terrains offrant un potentiel de mise en valeur.
- 4 Améliorer la qualité de l'architecture sur le boulevard Industriel.
- 5 Soutenir, à l'aide d'un programme, la rénovation de bâtiments ou, le cas échéant, leur démolition.
- 6 Favoriser l'amélioration des aménagements extérieurs.
- 7 Réaménager les entrées du secteur.
- 8 Mettre en place des mesures visant la diminution des nuisances à proximité des milieux de vie et la gestion des usages contraignants.
- 9 Soutenir, à l'aide d'un programme, le déménagement d'entreprises dont les activités créent des nuisances très importantes pour les milieux de vie.
- 10 Reconfigurer certaines parties du réseau routier.
- 11 Aménager deux nouvelles gares de train, par exemple dans l'axe des boulevards Pie-IX et Lacordaire.



15.5

Les paramètres réglementaires applicables à l'arrondissement

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

L'affectation du sol

Déoulant des orientations du Plan, l'extrait de la carte de l'affectation du sol applicable à l'arrondissement de Montréal-Nord exprime la vocation souhaitée dans les secteurs à construire ou à transformer et confirme celle des secteurs établis.

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

Le tableau de la page suivante définit les neuf catégories d'affectation du sol.

Les quatre premières sont de nature inclusive et correspondent à des milieux urbains distincts. Les cinq autres, essentiellement à caractère exclusif, touchent des aires réservées à des activités particulières.

La densité de construction

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

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

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

Les parcs et les espaces verts

L'extrait de la carte des parcs et des espaces verts identifie les parcs locaux dont la vocation est confirmée par le Plan d'urbanisme. Cela signifie que la conversion d'un parc en tout ou en partie à des fins autres que d'usage complémentaire ou d'équipement collectif d'envergure locale requiert une modification au Plan d'urbanisme.

Le patrimoine bâti

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

tableau
Catégories
d'affectation du sol



Catégories d'affectation du sol

Catégorie et description	Composantes	Notes
<p>Secteur résidentiel Aires à vocation principalement résidentielle comportant aussi des portions mixtes, notamment des rues de commerces et d'habitation.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Logements ■ Commerces ■ Équipements collectifs ou institutionnels 	<p>La réglementation assure le découpage en zones distinctes des secteurs essentiellement résidentiels, des secteurs à caractère commercial et des ensembles occupés par des équipements collectifs ou institutionnels.</p> <p>Elle détermine les catégories d'usages selon la nature des milieux et le caractère de l'arrondissement. Elle assure, par les modes de gestion des usages, l'insertion harmonieuse des activités non résidentielles : les types d'usages autorisés de plein droit, les usages conditionnels, les limites de superficie, l'obligation de continuité commerciale, le contingentement de certains usages, etc.</p> <p>Dans le respect de la cohérence des milieux et en assurant une saine cohabitation des usages, la réglementation reconnaît ponctuellement certaines occupations à caractère industriel présentes lors de l'adoption du Plan d'urbanisme.</p>
<p>Secteur mixte Aires diversifiées comportant une composition variée d'activités et de l'habitation. Plusieurs de ces secteurs recouvrent des aires présentant un potentiel d'intensification du nombre de logements ou du nombre d'emplois.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Logements ■ Commerces ■ Immeubles à bureaux ■ Immeubles commerciaux ■ Immeubles comportant de l'industrie légère ■ Équipements collectifs ou institutionnels 	<p>La réglementation définit les zones et détermine les usages autorisés dans chacune selon la nature des milieux, notamment de manière à assurer l'interface entre les ensembles à dominance résidentielle et les zones d'activités plus intensives.</p>
<p>Secteur d'emplois Aires à vocation économique comportant principalement des activités à caractère industriel ou commercial. Les secteurs d'emplois correspondent à des aires où l'habitation est exclue.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Immeubles industriels ■ Immeubles à bureaux ■ Immeubles commerciaux ■ Équipements collectifs ou institutionnels 	<p>La réglementation assure la traduction des vocations prévues au Schéma des secteurs d'emplois (voir section 2.4).</p> <p>La réglementation définit les zones et détermine les types d'usages autorisés selon la nature des milieux, notamment de manière à limiter aux secteurs d'emplois à caractère industriel les types d'usages générateurs de nuisances majeures.</p>
<p>Secteur rural Aires à caractère champêtre comportant de l'habitation et des activités agricoles.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Logements ■ Agriculture et activités industrielles complémentaires ■ Équipements collectifs ou institutionnels 	
<p>Grand équipement institutionnel Aires comportant des constructions et des terrains réservés à des activités institutionnelles qui jouent un important rôle de service dans la communauté montréalaise.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Grands équipements institutionnels (enseignement, soins de santé, sport et culture) ■ Équipements collectifs ou institutionnels ■ Commerces et logements complémentaires 	

Catégories d'affectation du sol

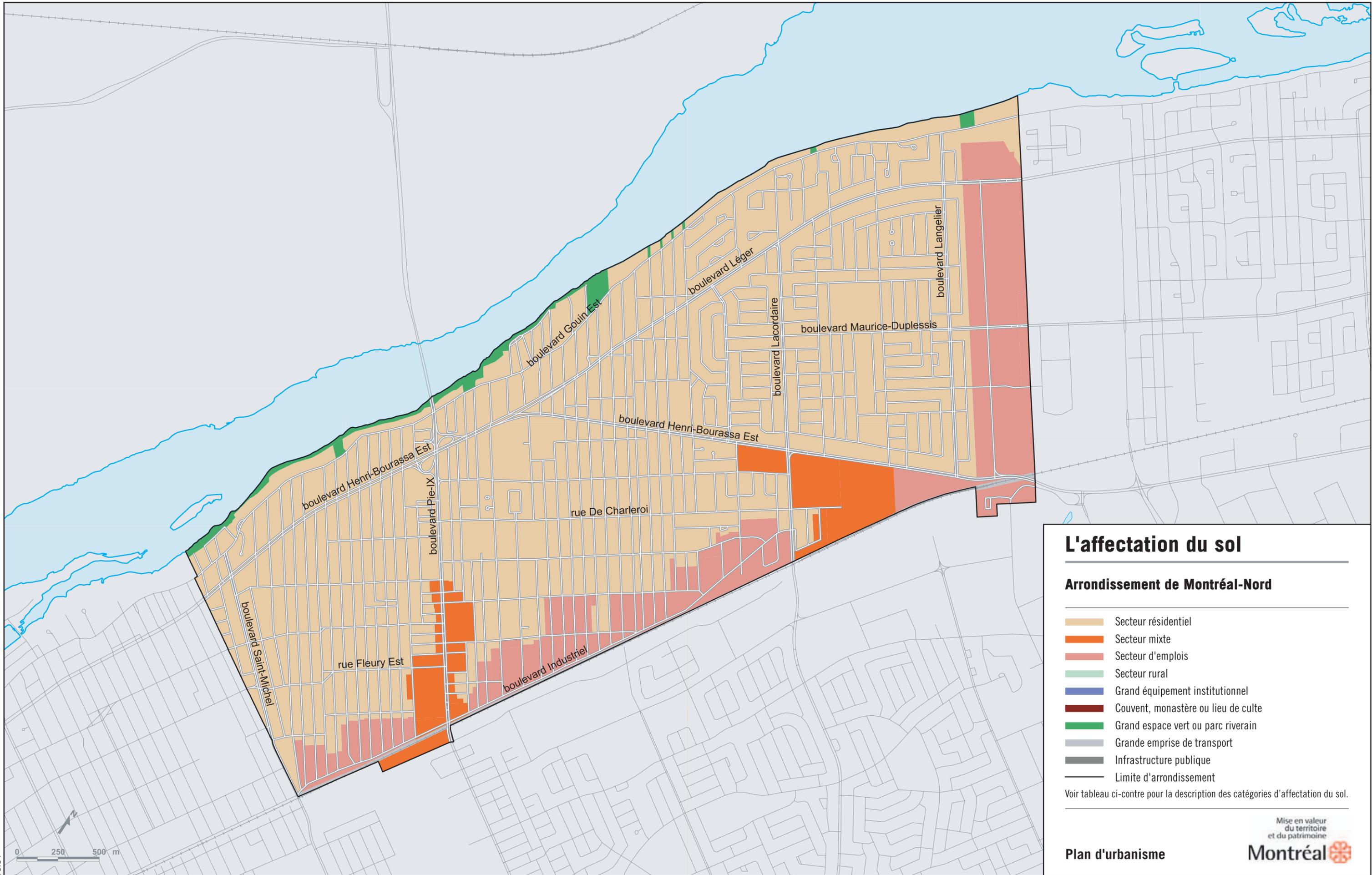
Catégorie et description	Composantes	Notes
<p>Couvent, monastère ou lieu de culte Aires comportant des constructions et des terrains réservés à des établissements conventuels ou à des lieux de culte.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Immeubles voués aux activités des communautés religieuses comportant des lieux de résidence ■ Lieux de culte ■ Équipements collectifs ou institutionnels ■ Commerces et logements complémentaires 	<p>Même s'ils ne sont pas identifiés par une aire d'affectation à la carte 3.1.1, sont visés par cette catégorie d'affectation les lieux de culte compris dans les listes de bâtiments d'intérêt patrimonial et architectural de la Partie II.</p>
<p>Grand espace vert ou parc riverain Aires réservées aux espaces verts ou naturels d'envergure montréalaise ou situés en rive ainsi qu'aux grands cimetières.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Parcs métropolitains et grands parcs urbains ■ Parcs-nature ■ Lieux publics ■ Réserves naturelles ■ Berges et îles publiques ■ Grands cimetières ■ Golfs ■ Commerces, installations et équipements collectifs complémentaires 	<p>Les berges, les îles et les sommets du mont Royal visés par cette catégorie d'affectation du sol sont des espaces de propriété publique, principalement des parcs locaux.</p> <p>Cette affectation reconnaît la présence d'enclaves résidentielles existant sur le territoire des parcs-nature au moment de l'adoption du Plan d'urbanisme.</p>
<p>Grande emprise de transport Aires vouées aux activités de transport, soit les principales infrastructures de transport des personnes et des marchandises.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Le réseau routier relevant de la juridiction des gouvernements supérieurs ■ Les infrastructures portuaires, ferroviaires et aéroportuaires ■ Usages et infrastructures complémentaires 	<p>La réglementation assure le découpage en zones distinctes des aires vouées au triage ferroviaire et aux activités portuaires et aéroportuaires. Cette obligation ne s'applique pas au réseau routier et aux corridors ferroviaires.</p>
<p>Infrastructure publique Aires comportant des constructions et des terrains réservés à des fins de services publics.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Postes de transformation électrique, cours de voirie et de matériel, usines de traitement des eaux, usines d'épuration, etc. 	

Notes générales :

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

Les parcs, les cimetières, les golfs, les postes de transformation électriques ainsi que les cours de voirie et de matériel sont autorisés dans toutes les catégories.

La délimitation des aires d'affectation du sol doit être interprétée en fonction des emprises de rues et de ruelles ainsi que des limites cadastrales existant au moment de l'adoption du Plan d'urbanisme.

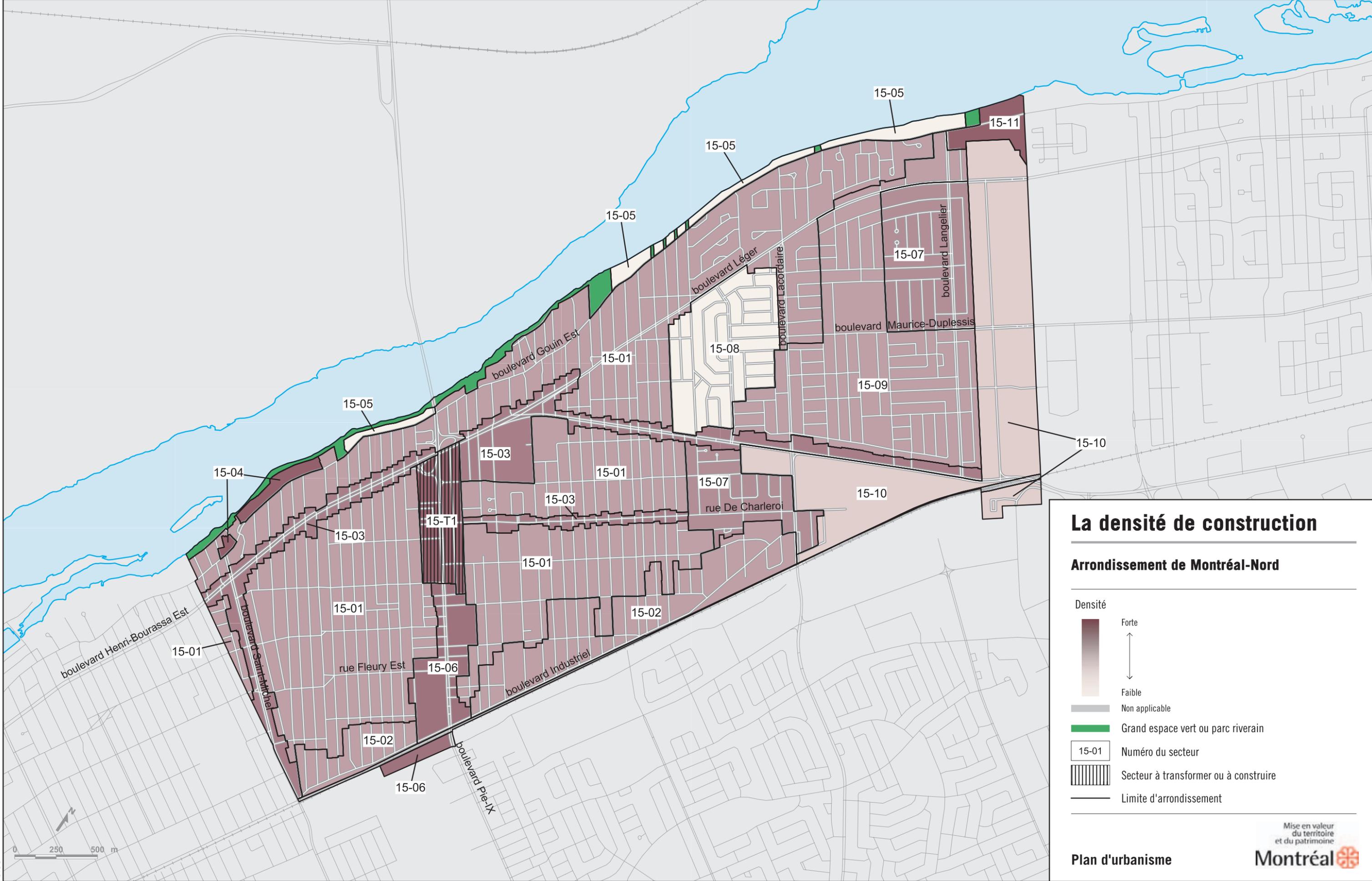


L'affectation du sol

Arrondissement de Montréal-Nord

- Secteur résidentiel
- Secteur mixte
- Secteur d'emplois
- Secteur rural
- Grand équipement institutionnel
- Couvent, monastère ou lieu de culte
- Grand espace vert ou parc riverain
- Grande emprise de transport
- Infrastructure publique
- Limite d'arrondissement

Voir tableau ci-contre pour la description des catégories d'affectation du sol.



La densité de construction

Arrondissement de Montréal-Nord

Densité

Forte
 ↑
 ↓
 Faible

Non applicable
 Grand espace vert ou parc riverain
 Numéro du secteur
 Secteur à transformer ou à construire
 Limite d'arrondissement

0 250 500 m

Arrondissement de Montréal-Nord

Secteurs établis

Orientation

Maintenir le caractère des secteurs

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

Secteur 15-01 :

- bâti de un à six 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 15-04 :

- bâti de six étages hors-sol ou plus;
- implantation isolée ou jumelée;
- taux d'implantation au sol faible ou moyen;
- C.O.S. maximal : 7,5.

Secteur 15-05 :

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

Secteur 15-06 :

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

Secteur 15-07 :

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

Secteur 15-08 :

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

Secteur 15-09 :

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

Secteur 15-10 :

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

Secteur 15-11 :

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

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

Arrondissement de Montréal-Nord

Secteurs à transformer ou à construire

Orientation

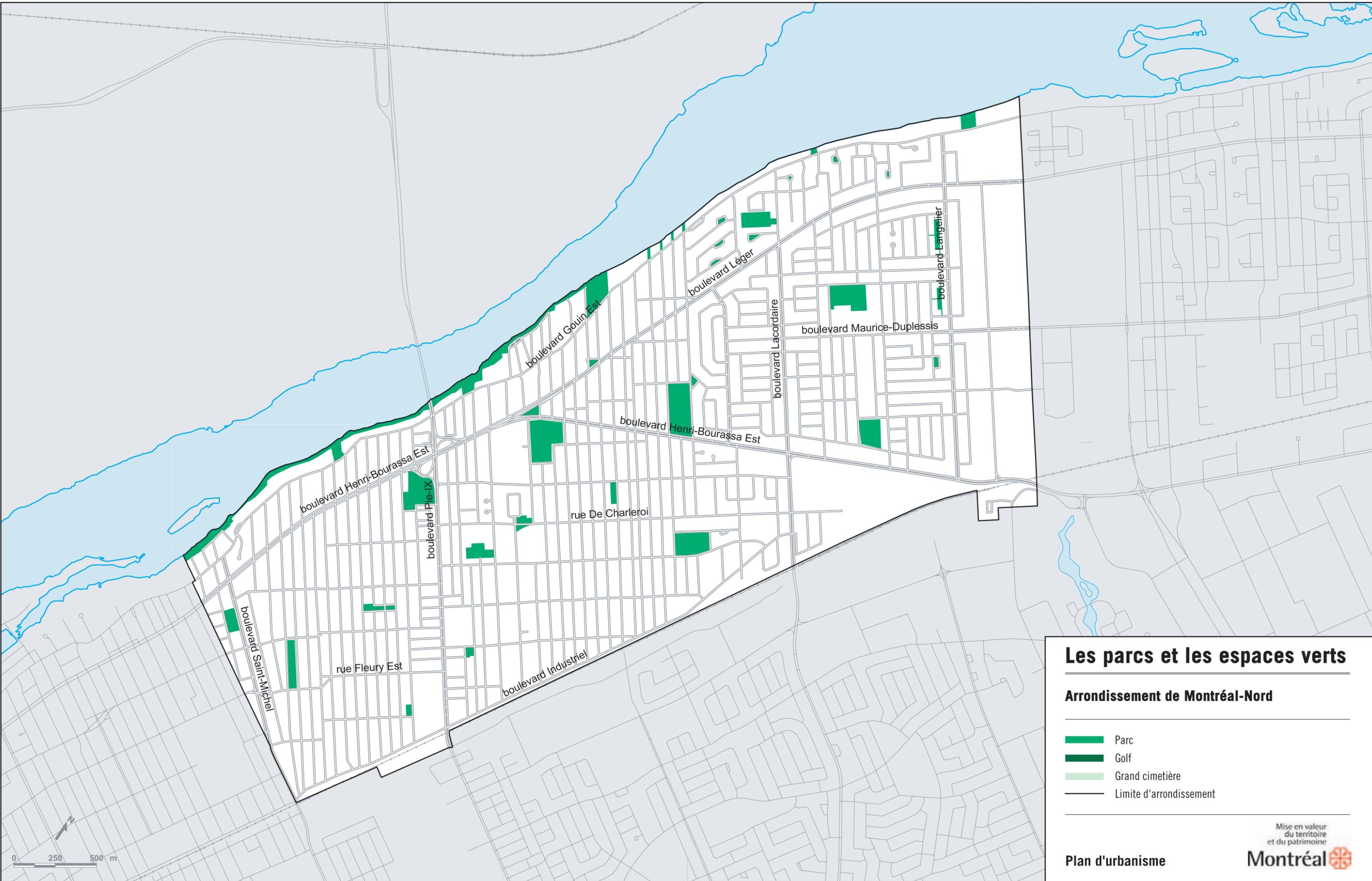
Renouveler le caractère des secteurs

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

Secteur 15-T1 :

- bâti de six étages hors-sol ou plus;
- implantation isolée ou jumelée;
- taux d'implantation au sol faible ou moyen;
- C.O.S. minimal : 2,0;
- C.O.S. maximal : 7,5.

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



Les parcs et les espaces verts

Arrondissement de Montréal-Nord

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

Plan d'urbanisme





Le patrimoine bâti

Arrondissement de Montréal-Nord

- Arrondissement historique ou naturel
- Secteur de valeur exceptionnelle
- Grande propriété à caractère institutionnel
- Secteur de valeur intéressante
- Ensemble urbain d'intérêt
- Limite d'arrondissement

Bâtiments d'intérêt patrimonial et architectural hors secteurs de valeur exceptionnelle Arrondissement de Montréal-Nord

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

La liste identifie également l'ensemble des lieux de culte d'intérêt patrimonial de l'arrondissement. Tel qu'indiqué au tableau 3.1.1, ces lieux de culte sont couverts par la catégorie d'affectation du sol « Couvent, monastère ou lieu de culte ».

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

Les lieux de culte

- 11025, avenue Alfred
(Église Saint-Camille)
- 10811, avenue Armand-Lavergne
(Église Saint-Vincent-Marie-Strambi)
- 10251, avenue Des Laurentides
(Église Saint-Rémi)
- 6550, boulevard Maurice-Duplessis
(Église chrétienne de la Pentecôte
Emmanuelle)
- 11931, boulevard Sainte-Colette
(Église Sainte-Colette)
- 11891, boulevard Sainte-Gertrude
(Église Sainte-Gertrude)
- 10946, boulevard Saint-Vital
(Église Saint-Vital)

Les édifices scolaires

- 1135, avenue Alfred
(École Frederic-Banting)
- 10152, avenue De Rome
(École Saint-Rémi)
- 11273, avenue Mère-Anselme
(École Marie-Clarac)
- 3641, boulevard Gouin Est
(École Marie-Clarac)
- 11960, boulevard Sainte-Colette
(École Marc-Laflamme)
- 12000, boulevard Sainte-Colette
(École Sainte-Colette)
- 4975, rue D'Amos
(Centre de l'enseignement vivant)
- 4601, rue De Castille
(École Saint-Vincent-Marie)
- 5009, rue Des Ardennes
(École Louis-Fréchette)
- 4660, rue De Charleroi
(École Pierre-de-Coubertin)
- 11121, rue Salk
(Centre de loisirs de Montréal-Nord)
- 11235, rue Salk
(École Jean-Nicolet)

Les édifices publics

- 3530, boulevard Gouin Est
(Hôpital Marie-Clarac)
- 4242, place de l'Hôtel-de-Ville
(Mairie de Montréal-Nord)

Bâtiments d'intérêt patrimonial et architectural hors secteurs de valeur exceptionnelle Arrondissement de Montréal-Nord

Les habitations

- 12136, avenue L'Archevêque
- 3265, boulevard Gouin Est
- 3745, boulevard Gouin Est
- 3785, boulevard Gouin Est
- 4005, boulevard Gouin Est
- 4065, boulevard Gouin Est
(Maison Jean-Baptiste-Guilbault)
- 4085, boulevard Gouin Est
- 4251, boulevard Gouin Est
(Maison Brignon dit Lapierre)
- 4375, boulevard Gouin Est
(Maison Pigeon)
- 4525, boulevard Gouin Est
(Maison Laurent-Guilbault)
- 4765, boulevard Gouin Est
(Maison Casal)
- 5080, boulevard Gouin Est
- 5140, boulevard Gouin Est
- 5460, boulevard Gouin Est
(Maison Andegrave/Drouin-Xenos)
- 5540, boulevard Gouin Est
(Maison Goucault)
- 5560, boulevard Gouin Est
- 5730, boulevard Gouin Est
- 5740, boulevard Gouin Est
- 6300, boulevard Gouin Est
- 6345, boulevard Gouin Est
- 6405, boulevard Gouin Est
- 6525, boulevard Gouin Est

15.6

Le plan d'action et l'échéancier

Enjeux	Objectifs	Actions	Intervenants	Échéancier		
				Court terme	Moyen et long terme	Continu
Enjeu 1 Le rehaussement de la qualité des milieux de vie	Objectif 1 Améliorer la qualité du cadre bâti de l'ensemble du territoire	Programme d'aide à la rénovation résidentielle	Ville Arrondissement	X		X
		Services-conseils pour la rénovation résidentielle	Arrondissement	X		X
		Stratégies réglementaires (nouvelles dispositions au règlement de zonage)	Arrondissement	X		X
		Stratégies réglementaires (nouvelles dispositions pour les secteurs Ouest, Centre et Sainte-Gertrude)	Arrondissement	X		X
	Objectif 2 Améliorer les conditions d'accessibilité à la propriété	Programme d'aide (achat-rénovation, accession à la copropriété, coopératives)	Ville Arrondissement Partenaires privés et communautaires	X		X
	Objectif 3 Revitaliser le secteur Nord-Est	Plan de revitalisation urbaine intégrée	Ville Arrondissement Partenaires privés et communautaires	X		X
	Objectif 4 Améliorer la desserte en équipements culturels, communautaires et de loisirs	Construction de centres d'activités communautaires dans certains parcs	Arrondissement Ville	X		
		Construction de la « Maison culturelle et communautaire » dans le secteur Nord-Est	Arrondissement Ville Partenaires privés et communautaires	X		
		Implantation d'une maison de la culture	Arrondissement Ville Partenaires privés et communautaires		X	
		Mise en valeur du site de la Maison Brignon-Lapierre	Arrondissement Ville Partenaires privés et communautaires		X	
	Objectif 5 Offrir une desserte adéquate en parcs et espaces verts	Plan directeur des parcs, espaces verts et équipements communautaires	Arrondissement Ville Partenaires privés et communautaires	X		
	Objectif 6 Restructurer la desserte commerciale	Stratégies réglementaires (hiérarchie commerciale au règlement de zonage)	Arrondissement	X		X
		Programme de conversion des bâtiments commerciaux en résidences	Ville Arrondissement Partenaires privés et communautaires		X	X
Stratégies réglementaires (nouvelles dispositions relatives aux droits acquis dans le règlement de zonage)		Arrondissement	X		X	

15.6 (suite)

Le plan d'action et l'échéancier

Enjeux	Objectifs	Actions	Intervenants	Échéancier		
				Court terme	Moyen et long terme	Continu
Enjeu 2 L'amélioration du paysage urbain	Objectif 7 Favoriser l'accès aux rives de la rivière des Prairies	Prolongement du parc en rive	Ville Arrondissement Partenaires privés et communautaires	X		X
		Programme d'acquisition des propriétés privées en rive	Ville Arrondissement		X	X
	Objectif 8 Mettre en valeur le noyau villageois et le boulevard Gouin Est	Programme d'aide à la mise en valeur du patrimoine	Ville Arrondissement	X		X
		Stratégies réglementaires (nouvelles dispositions pour le noyau villageois)	Arrondissement	X		X
		Mise en valeur du site de la Maison Brignon-Lapierre	Arrondissement Ville Partenaires privés et communautaires		X	
Enjeu 3 L'amélioration de l'accessibilité au territoire	Objectif 9 Faciliter l'accès routier à l'arrondissement dans l'axe nord-sud	Parachèvement du boulevard Langelier	Ville Arrondissement		X	
		Objectif 10 Améliorer la desserte en transport collectif	Mise en place du « Train de l'Est » et aménagement de deux gares	Agence métropolitaine de transport Ville Arrondissement		X
	Instauration de mesures préférentielles au transport collectif sur les boulevards Lacordaire, Langelier, Louis-H.-La Fontaine, Maurice-Duplessis, Pie-IX et Saint-Michel		STM Ville Arrondissement		X	
Enjeu 4 La gestion de la circulation de transit	Objectif 11 Réduire la circulation de transit	Prolongement de l'autoroute 25 jusqu'à l'autoroute 440 et construction d'un pont vers Laval	Ville Arrondissement Partenaires privés	X		
Les secteurs de planification détaillée de portée locale		Planification détaillée du boulevard Henri-Bourassa Est	Arrondissement Ville Partenaires communautaires		X	
		Planification détaillée de la rue De Charleroi	Arrondissement Ville Partenaires privés et communautaires	X		
		Planification détaillée de la rue Fleury Est	Arrondissement Ville Partenaires privés et communautaires	X		
		Planification détaillée du secteur Industriel Sud	Arrondissement Ville Partenaires privés	X		