

juillet 2024

PLAN PARTICULIER D'URBANISME
DISTRICT CENTRAL

ARRONDISSEMENT D'AHUNTSIC-CARTIERVILLE



Mot de la mairesse



Émilie Thuillier
maireesse de l'arrondissement
d'Ahuntsic-Cartierville

Le Plan particulier d'urbanisme (PPU) District central tire son nom de la Société de développement commercial (SDC) District central, dont il épouse le territoire. Le développement de ce secteur d'Ahuntsic-Cartierville est intimement lié à l'activité économique qui a défini son occupation au fil du temps. On pense notamment aux maraîchers qui venaient y vendre leurs récoltes ou encore aux manufactures de textile qui a valu au secteur Chabanel l'appellation de Quartier de la mode. Il y a aussi le boulevard Saint-Laurent, colonne vertébrale montréalaise, ainsi que les autoroutes et les voies ferrées qui donnent accès au secteur tout en l'enclavant.

Le District central est aujourd'hui le 4^e pôle d'emplois à Montréal et un territoire riche en opportunités grâce à de grands espaces à redévelopper, tout particulièrement le Marché Central. La volonté de l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville est de consolider le pôle d'emplois du District central en prenant en considération ceux et celles qui y sont déjà établis, tout en y développant des quartiers complets pour atteindre la carboneutralité en 2050.

De nombreux acteurs s'affairent déjà à transformer le District central et ce PPU est le résultat d'une importante démarche de consultation étalée sur plusieurs années. Ce document constitue par conséquent une vision commune pour guider l'action des différents partenaires qui souhaitent s'investir dans ce territoire dans les prochaines décennies. Je suis persuadée que la richesse des échanges est un gage de succès de la vision portée par le PPU.

Table des matières

SECTION 1. CONTEXTE	6	4. Cadre bâti et typomorphologie des lieux	53	SECTION 6. MISE EN ŒUVRE.....	89
1. Identification du territoire et localisation.....	7	Cadre bâti.....	53	1. Cadre de mise en œuvre.....	90
2. La démarche	10	Espaces et trames.....	57	2. Principes d'intervention généraux	90
3. Les objectifs.....	10	Verdure et îlots de chaleur	60	Logements en bordure de contraintes.....	90
4. Le processus de réalisation.....	11	Barrières et contraintes	63	Gestion des eaux de surface.....	91
5. Cadre de planification.....	12	5. Analyse foncière	64	Verdissement des espaces privés.....	92
Concept des aires d'aménagement axé sur le		Propriétés publiques.....	64	Gestion du stationnement.....	93
transport en commun	12	Potentiels de redéveloppement et lieux vacants	64	Configuration des axes de mobilité.....	94
Plan métropolitain de la CMM.....	12	6. Les sous-ensembles urbains.....	66	Gestion des espaces publics et gestes identitaires.....	95
Schéma d'aménagement révisé.....	12	7. Synthèse : les grands constats et les enjeux de		Planification détaillée des secteurs	97
Plan d'urbanisme (2004) et PPU L'Acadie-Chabanel		planification	70	3. Mises à jour des outils de planification.....	115
(2006)	17	Premier constat	70	Affectations	115
SECTION 2. HISTOIRE ET PORTRAIT DU TERRITOIRE. 19		Deuxième constat	70	Densité de construction.....	115
1. Historique et morphogénèse	20	Troisième constat.....	71	Secteurs établis	116
Historique	20	Quatrième constat	71	Secteurs à transformer ou à construire.....	116
Morphogénèse.....	27	SECTION 4. VISION, ORIENTATIONS ET OBJECTIFS DE		4. Balises réglementaires	118
SECTION 3. PORTRAIT DU TERRITOIRE..... 30		PLANIFICATION	72	Outils discrétionnaires.....	118
1. Profil socioéconomique	31	1. Vision	73	5. Le plan d'action.....	120
Population et ménages.....	31	2. Grandes orientations.....	74	A. Trame verte	121
Économie et emplois	32	A. Trame verte	74	B. Mobilité.....	122
2. Fonctions urbaines.....	34	B. Mobilité.....	74	C. Compacité, mixité et rentabilité	123
Fonction industrielle et bureaux.....	37	C. Compacité, mixité et rentabilité	75	D. Communauté.....	124
Fonction agricole	37	D. Communauté	75	E. Monumentalité.....	125
Fonction commerciale	37	E. Monumentalité et design	75		
Équipements collectifs et institutionnels	38	SECTION 5. CONCEPT D'AMÉNAGEMENT	76		
Fonction résidentielle	39	1. Concept d'organisation spatiale	77		
Équipements d'utilité publique	40	Les ensembles urbains	77		
Parcs et espaces verts	40	La trame verte	81		
3. Transport et mobilité.....	44	La mobilité.....	83		
Transport routier	44	Les pôles et les marqueurs emblématiques.....	87		
Transport collectif	49				
Transport actif	49				

Liste des figures, encadrés, cartes et images

Figure 1.	Ligne du temps du processus de réalisation.....	11	Encadré 1.	Critère 1.1.3 du PMAD – Critères d'aménagement des aires TOD	13
Figure 2.	Portrait de la population, 2021.....	32	Encadré 2.	Programme particulier d'urbanisme du secteur L'Acadie-Chabanel (2004) - Balises d'aménagement	18
Figure 3.	Utilisations du sol, 2022, District central	34	Encadré 3.	L'usine Montreal Works	22
Figure 4.	Occupation de l'espace dans le District central, 2022.....	34	Encadré 4.	Cité de la mode de Montréal	23
Figure 5.	Certificats d'occupation – District central, 2022.....	36	Encadré 5.	Le Marché Central	24
Figure 6.	Extrait du diagnostic du secteur District central issu du document Vision et plan de développement économique de l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville	39	Encadré 6.	Le patrimoine industriel du District central.....	25
Figure 7.	Modes de déplacement vers le District central (24 heures).....	44	Encadré 7.	La société de développement commercial (SDC) District central.....	33
Figure 8.	Motifs de déplacement vers le District central (24 heures)	44	Encadré 8.	Portrait du District Central dans le plan de développement économique	38
Figure 9.	Portrait synthèse des sous-ensembles urbains et zones du District central.	68	Encadré 9.	Le projet Voltige	41
Figure 10.	Paramètre des secteurs de densité de construction du PPU du District central	116	Encadré 10.	Le 125 Chabanel Ouest.....	42
			Encadré 11.	Le 9300 Meilleur	43
			Encadré 12.	Le Plan local de déplacements.....	50
			Encadré 13.	Vision 2040 du PPU du District central	73
			Encadré 14.	Les quartiers de l'industrie textile en Amérique du Nord	78
			Encadré 15.	Développement commercial du type « mégacentre »	80
			Encadré 16.	Pôle de logistique urbaine/Projet Colibri	84

Carte 1.	Localisation du secteur du District central dans l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville8	Image 1.	Image aérienne de la Montreal Works, 1949 22
Carte 2.	Territoire du PPU du District central..... 9	Image 2.	Image historique – Industrie textile à Chabanel 23
Carte 3.	Extraits de diverses cartes du PMAD, 2012 14	Image 3.	Le Marché Central, 1969 24
Carte 4.	Extraits de cartes du schéma d'aménagement révisé de l'agglomération de Montréal, 2015..... 15	Image 4.	Territoire du PPU de 1947 et 2022 27
Carte 5.	Carte des bâtiments industriels tirée de l'analyse patrimoniale des secteurs Louvain–Port-Royal, 2023 26	Image 5.	Parc Saint- Simon- Apôtre et place Iona-Monahan..... 40
Carte 6.	Utilisation du sol sur le territoire du District central, 2022 35	Image 6.	Le 2200 et le 1800, rue Sauvé Ouest — Projet Voltige, 2023..... 41
Carte 7.	Hiérarchie du réseau routier sur le territoire du District central..... 46	Image 7.	La Fabrique 125, située au 125, rue Chabanel Ouest, 2023..... 42
Carte 8.	Réseau de camionnage dans le District central..... 47	Image 8.	Représentation architecturale du projet sur l'ancien terrain du 9300, rue Meilleur, 2022 43
Carte 9.	Surfaces consacrées au stationnement extérieur et aires de circulation dans le District central, 2022 48	Image 9.	Espaces de stationnement situés dans le Marché Central et à proximité de la rue Meilleur 45
Carte 10.	Transport collectif sur le territoire du District central..... 51	Image 10.	Emprise et coupe du boulevard de l'Acadie, coin de Louvain Ouest..... 45
Carte 11.	Transports actifs sur le territoire du District central, janvier 2024..... 52	Image 11.	Triplex, avenue du Parc..... 53
Carte 12.	Hauteur des bâtiments dans le District central 55	Image 12.	Bâtiment industriel, secteur Port-Royal (480, rue de Port-Royal Ouest). 54
Carte 13.	Périodes de construction du cadre bâti 56	Image 13.	Tour Voltige (2020, rue Sauvé Ouest)..... 54
Carte 14.	Trame urbaine 58	Image 14.	Bâtiment industriel, secteur Chabanel (9600, rue Meilleur)..... 54
Carte 15.	Plan masse du secteur 59	Image 15.	Barrière physique importante, le boulevard Crémazie Ouest et l'autoroute Métropolitaine 63
Carte 16.	Îlots de chaleur, 2019 61	Image 16.	Contraste urbain : rue Chabanel Ouest, coin Saint-Laurent..... 66
Carte 17.	Canopée et arbres publics recensés parmi le District central, 2019 62	Image 17.	Concept de fosses végétalisées (1), avancée de trottoir (2) et noues d'infiltration (3) 91
Carte 18.	Potentiels de développement dans le District central 65		
Carte 19.	Sous-ensembles urbains et zones du District central..... 67		
Carte 20.	Ensembles urbains du concept d'organisation spatiale 79		
Carte 21.	Concept d'organisation spatiale – Trame verte 82		
Carte 22.	Concept d'organisation spatiale – Mobilité active et collective 85		
Carte 23.	Concept d'organisation spatiale – Pôles de transbordement local potentiels 86		
Carte 24.	Concept d'organisation spatiale – Pôles de services et de commerces et marqueurs emblématiques 88		
Carte 25.	Secteurs de densité de construction du PPU du District central..... 117		



Section 01.

CONTEXTE

Cette première section du plan particulier d'urbanisme (PPU) du District central permet de contextualiser l'intervention souhaitée par la réalisation du présent document. Elle identifie le territoire d'étude et sa localisation en plus d'expliquer la nature d'un plan particulier d'urbanisme, sa portée et les facteurs qui ont eu une incidence sur sa réalisation.



1. Identification du territoire et localisation

Le secteur de planification visé par le plan particulier d'urbanisme du District central est situé sur le territoire de l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville, plus précisément au sein du district électoral de Saint-Sulpice. Le territoire d'étude, présenté aux cartes 1 et 2, est d'une superficie d'environ 3,4 kilomètres carrés, représentant un peu plus de 13 % du territoire de l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville totalisant 25,5 kilomètres carrés. Il s'agit ainsi du plus grand territoire de planification particulière de l'arrondissement, et parmi l'un des plus grands de la Ville de Montréal.

À l'échelle de l'arrondissement, le District se localise dans la partie sud et centre de l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville, voisin des quartiers Villeray, au sud, et Youville, à l'est. Cet emplacement lui offre un positionnement en plein cœur de l'île de Montréal.

Deux grands axes autoroutiers, l'autoroute Métropolitaine (40) et l'autoroute des Laurentides (15), délimitent les parties sud et ouest du secteur. Deux voies ferrées traversent également le territoire visé. Une première ligne, appartenant au Canadien Pacifique (CP), traverse le centre du secteur du nord au sud, alors qu'une seconde ligne, appartenant au Canadien National (CN), traverse d'est en ouest la partie nord du secteur.

Les principales composantes territoriales du District central sont le Marché Central, vaste ensemble de commerces à grande surface, le secteur industriel Chabanel, longtemps désigné comme la Cité de la mode de Montréal, et le quartier Saint-Simon, petit quartier résidentiel enclavé par de grands équipements de transport et les aires industrielles.



Carte 1. Localisation du secteur du District central dans l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville



Carte 2. Territoire du PPU du District central



2. La démarche

Le plan particulier d'urbanisme (PPU) est un outil de planification prévu par la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme visant à nourrir une réflexion d'avenir sur un territoire stratégique et particulier de la Ville de Montréal.

Le secteur du District central comporte des enjeux et des défis importants. Déjà, en 2004, lors de l'élaboration du plan d'urbanisme de la Ville de Montréal et avant même l'arrivée des gares de train de banlieue, l'importance de réfléchir en profondeur à l'avenir de ce secteur avait été souligné, et un secteur de planification détaillée y avait été ciblé.

En 2006, un premier PPU sur le secteur L'Acadie-Chabanel a été rédigé afin de consolider et de mieux encadrer l'avenir du secteur de l'ancienne Cité de la mode. Plus de quinze ans plus tard, un contexte novateur émerge avec l'arrivée de nouvelles composantes territoriales structurantes, une transition urbaine de plus en plus perceptible et de nouveaux encadrements métropolitains et régionaux de planification territoriale.

Dans le cadre d'une approche orientée sur la création de communautés mixtes et durables conformément aux principes de la planification d'un aménagement axé sur le transport en commun ou du terme anglais « Transit-Oriented Development (TOD) », le présent plan souhaite mettre à jour et renouveler l'approche particulière de planification pour ce secteur d'importance de Montréal.

3. Les objectifs

Les objectifs de la présente démarche visent donc à :

- › repositionner les perspectives de développement et de redéveloppement urbains selon les enjeux actuels du secteur;
- › intégrer les approches de planification d'un aménagement axé sur le transport en commun (TOD) soutenues par les outils de planification métropolitaine et régionale;
- › optimiser l'utilisation du sol et l'emploi des infrastructures de transport collectif sur le territoire;
- › consolider le pôle d'emplois en concevant un territoire attrayant pour de nouvelles entreprises tout en s'assurant d'exploiter les immeubles existants à leur plein potentiel;
- › concevoir une vision commune et de nouveaux liens sur un vaste territoire présentant des sous-ensembles différenciés, mais complémentaires;
- › créer un milieu de vie durable et diversifié, tout en considérant les enjeux de cohabitation et de complémentarité entre les fonctions urbaines;
- › établir un cadre de planification pour les vingt prochaines années.

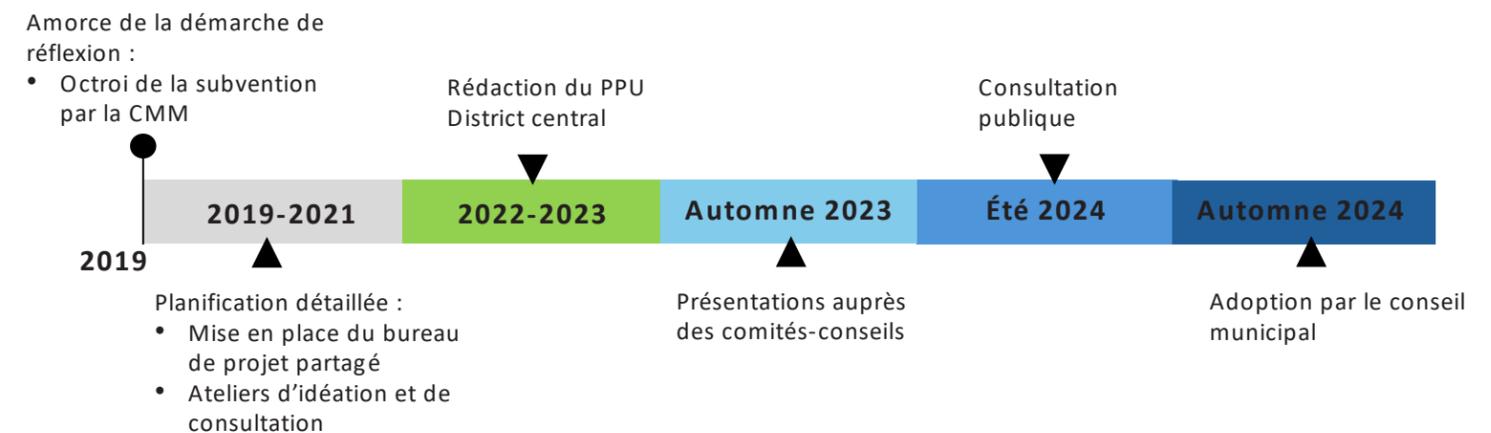
4. Le processus de réalisation

Le travail de réalisation du présent PPU a débuté par l'élaboration d'un document de planification détaillée amorcée en 2019. Ce premier travail a été l'objet de réflexions sur l'état actuel du secteur des gares, de l'identification des principaux enjeux et d'une conceptualisation d'un avenir souhaité. Pour ce faire, un bureau de projet avait été mandaté dans le cadre d'un financement de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) issu de son programme de soutien aux municipalités pour la réalisation d'études de planification des aires TOD du Grand Montréal.

Ce bureau de projet a été un lieu de concertation entre les principaux acteurs du milieu, parmi lesquels figuraient des représentantes et des représentants des organisations municipales, des organismes de transport collectif, ainsi que des représentantes et des représentants du milieu des affaires du secteur. La population locale a également été sollicitée afin de partager son expérience du territoire et des intentions particulières qu'elle souhaite pour son avenir. Des soirées de consultation et des ateliers de réflexion ont ainsi été menés lors de cette période de travail. En mars 2021, le conseil d'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville a entériné les travaux du projet avec l'adoption d'une version finale du document de planification détaillée.

Suivant cette adoption, la rédaction du présent rapport a pu être réalisée en 2022-2023, se concluant, à l'automne 2023, en une présentation auprès du Comité Jacques-Viger et du Comité consultatif d'urbanisme de l'arrondissement.

Figure 1. Ligne du temps du processus de réalisation



Source : Arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville

5. Cadre de planification

CONCEPT DES AIRES D'AMÉNAGEMENT AXÉ SUR LE TRANSPORT EN COMMUN

L'aménagement axé sur le transport en commun (TOD) est une approche en urbanisme visant un développement urbain tirant avantage de la présence d'infrastructures structurantes de transport collectif. Le concept cherche d'une part à optimiser les infrastructures de transport collectif en maximisant leur fréquentation et en favorisant leur utilisation. Pour y parvenir, il cherche à créer un milieu urbain compact, mixte et à échelle humaine où l'utilisation des modes de transport qui constituent une solution de remplacement à l'automobile est facilitée.

Les quartiers de type TOD se développent sur une aire à distance de marche d'un point d'accès structurant au réseau de transport en commun tel qu'une station de métro, une gare de train ou de système léger sur rail (SLR), ainsi qu'un terminus d'autobus d'importance.

PLAN MÉTROPOLITAIN DE LA CMM

Dans le contexte montréalais, la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) a repris l'approche de planification des aires TOD dans son plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de 2012. L'objectif alors exprimé était d'orienter jusqu'à 60 % de la croissance démographique projetée en 2031 au sein de quartiers de type TOD. Pour y parvenir, la CMM a procédé à l'identification de 159 aires de planification TOD à travers l'ensemble du territoire métropolitain. Celles-ci se situent autour de points structurants de transport collectif tels que les stations de métro de la STM, les gares de train de banlieue, certains terminus d'autobus d'intérêt métropolitain et, plus récemment, des stations du futur REM.

Étant marquée par la présence de deux gares de train de banlieue, les gares Ahuntsic et Chabanel, une large part visée par le présent document s'inscrit dans cette vision de planification. De plus, le PMAD énonce également une série de critères de planification qui pose les bases de la planification souhaitée des aires TOD du Grand Montréal (voir encadré 1).

Outre le concept des aires TOD, le PMAD nous indique également l'importance du District central parmi les grands secteurs d'emplois de Montréal ainsi que les territoires voués à un redéveloppement urbain. Ces informations s'expriment à travers diverses cartes, reprises en partie à la carte 3 du présent document.

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT RÉVISÉ

Le schéma d'aménagement révisé de l'agglomération de Montréal, entré en vigueur en 2015, établit les grandes orientations en matière d'aménagement et de développement du territoire pour les 16 municipalités et les 19 arrondissements de l'île de Montréal.

En souscrivant aux grands principes du plan métropolitain, le schéma révisé de l'agglomération de Montréal met en œuvre, selon le contexte montréalais, les principes de planification TOD. Dans ce document, l'approche se traduit principalement par l'objectif de favoriser l'aménagement d'un cadre de vie qui respecte les spécificités des milieux, notamment en ayant pour mission de favoriser une intensification et une diversification des activités urbaines aux abords des points d'accès au réseau de transport collectif, tout en assurant la complémentarité avec les autres modes (terminus d'autobus, support à vélo, aménagement pour la piétonne et le piéton).

Le schéma concrétise ces objectifs et orientations, notamment par l'identification de grandes affectations du territoire et de densité d'occupation conséquentes. Pour le secteur de planification des gares Ahuntsic et Chabanel, le schéma cerne ainsi un territoire d'affectation de type Activités diversifiées et de Dominante résidentielle, ainsi qu'une densité d'occupation de 80 logements à l'hectare.

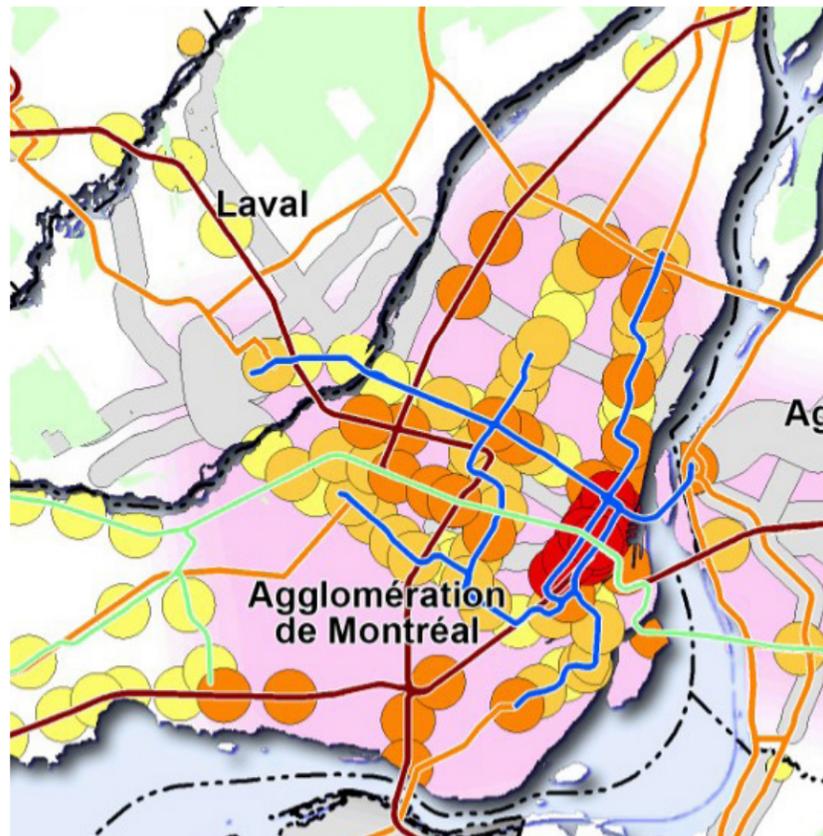
Ce document trace aussi le portrait des grands pôles économiques et d'emplois, ainsi que celui des centres commerciaux d'importance pour l'agglomération. Dans les deux cas, nous constatons que le District central occupe une place d'importance à l'échelle régionale.

Les informations pertinentes cartographiques du schéma sont reprises à la carte 4 du présent document.

Encadré 1. Critère 1.1.3 du PMAD – Critères d'aménagement des aires TOD

- Améliorer l'intégration de la station au milieu environnant en encourageant sa visibilité et son accessibilité (interfaces des points d'accès au transport en commun);
- Moduler la densité au sein du territoire de manière à assurer une gradation à partir du point d'accès et de manière à maximiser le développement des terrains tout en respectant ses particularités – patrimoine, paysage, milieu naturel, équipements, services – (densité des usages adaptée au milieu);
- Favoriser une mixité et une meilleure intégration, tant horizontale que verticale, des usages (commerces, services, résidences et institutions) afin de permettre l'émergence d'une vie de quartier dynamique (mixité des fonctions);
- Favoriser la construction d'une gamme diversifiée de logements (typologies et tenures) afin de mieux répondre aux besoins des différents types de ménages et de mieux intégrer les différents groupes socioéconomiques à la vie du quartier (soutien d'une mixité sociale);
- Faciliter l'accès à l'infrastructure du transport collectif en accordant une priorité aux déplacements actifs (réseau de rues et accessibilité);
- Faciliter les déplacements actifs (piétons, cyclistes, etc.) par un aménagement qui assure la sécurité et le confort (réseau de rues et accessibilité);
- Assurer une gestion du stationnement hors rue qui vise à limiter le nombre de places de stationnement en favorisant d'autres formes de stationnement – souterrains ou en structure – et qui priorise le transport collectif et actif (gestion de l'offre en stationnement);
- Favoriser un aménagement distinctif qui met en valeur l'identité du lieu (design urbain, sécurité, qualité des aménagements et identité du lieu);
- Favoriser une implantation du cadre bâti en front de rue ainsi qu'une facture architecturale diversifiée afin de diminuer la distance de marche vers les arrêts de transport public et de créer un environnement convivial pour les piétonnes et les piétons (implantation bâtie et architecture diversifiée);
- Encourager des aménagements durables afin d'améliorer la qualité de vie dans ces espaces, notamment par la construction de bâtiments à haute performance énergétique, l'aménagement paysager adapté au milieu, la protection des milieux naturels et des secteurs à caractère historique, patrimonial et culturel ainsi que la récupération et la rétention des eaux pluviales (aménagement durable).

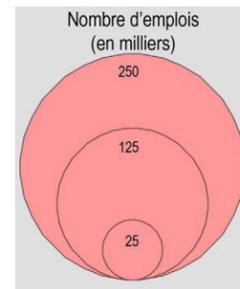
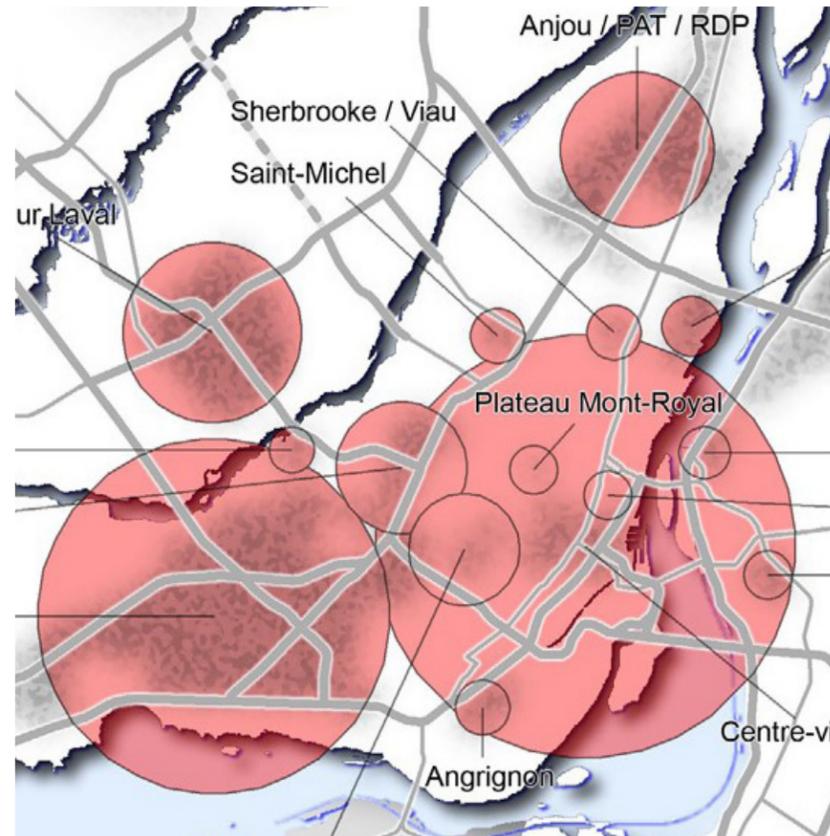
Carte 3. Extraits de diverses cartes du PMAD, 2012



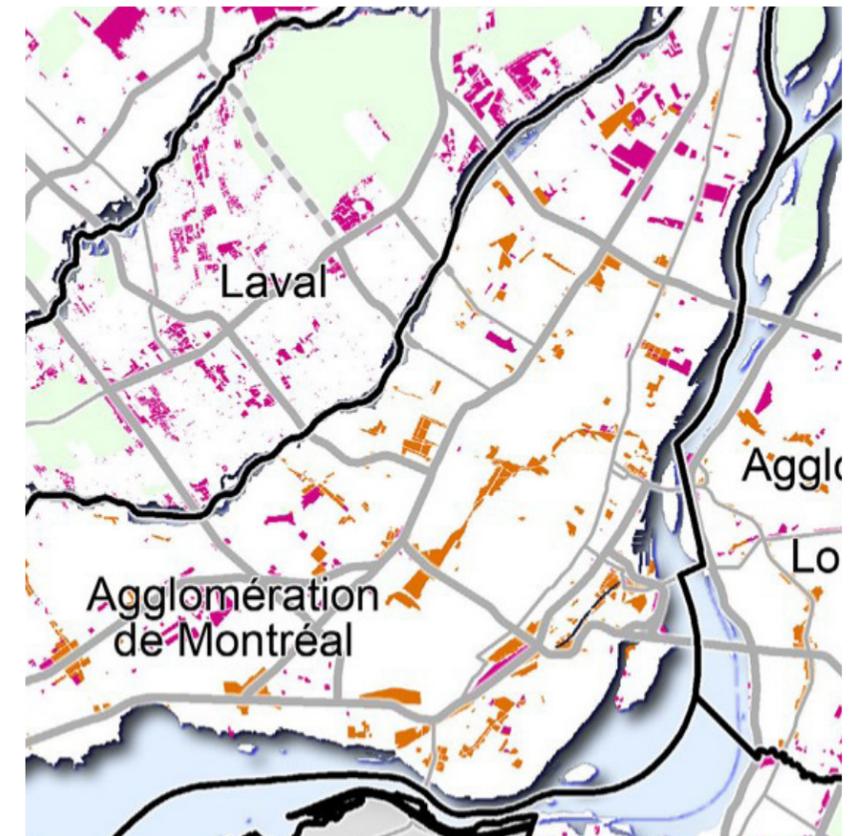
Densités en logements à l'hectare brut

Méto ou SLR (REM)	Train de banlieue	Tramway ou bus
150	110	80
110	80	60
80	60	40
60	40	30

Source : Carte 7 - Les aires TOD, Plan métropolitain d'aménagement et de développement, Communauté métropolitaine de Montréal, 2012

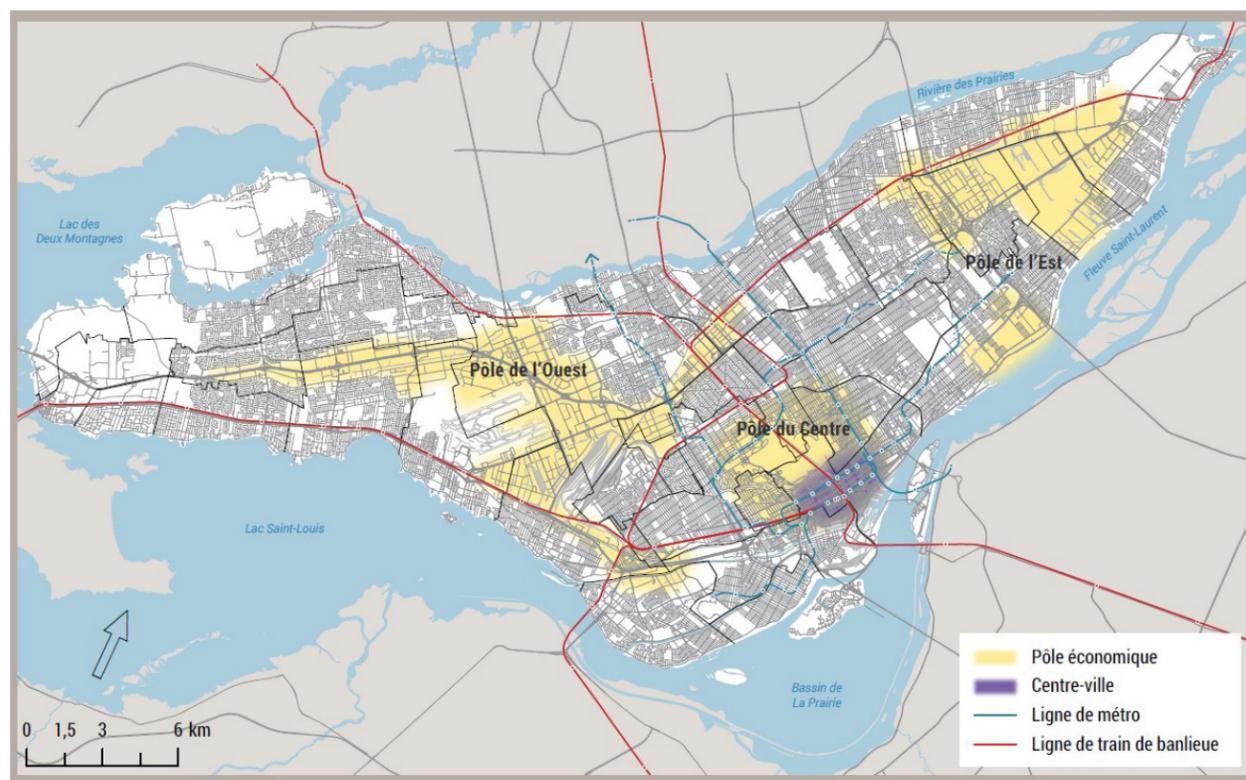


Source : Carte 5 - Pôles d'emplois, Plan métropolitain d'aménagement et de développement, Communauté métropolitaine de Montréal, 2012

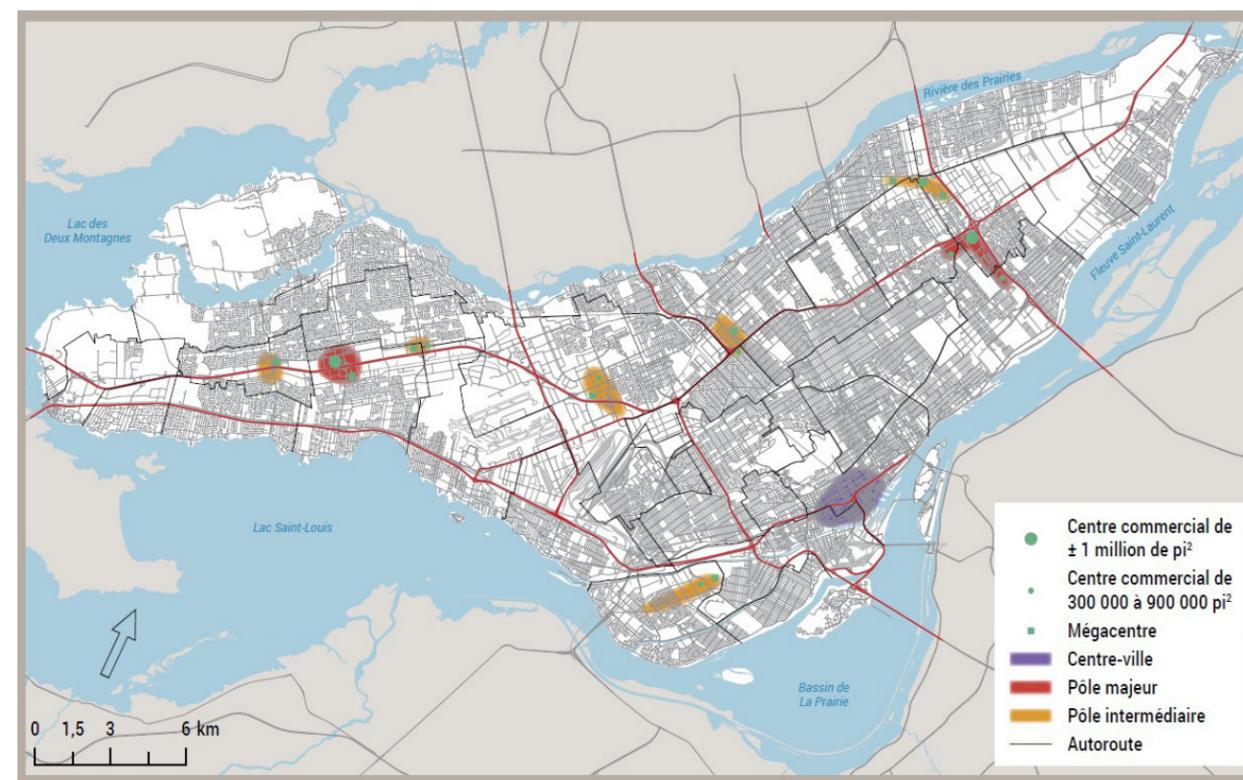


Source : Carte 9 - Les territoires voués à l'urbanisation optimale de l'espace, Plan métropolitain d'aménagement et de développement, Communauté métropolitaine de Montréal, 2012

Carte 4. Extraits de cartes du schéma d'aménagement révisé de l'agglomération de Montréal, 2015

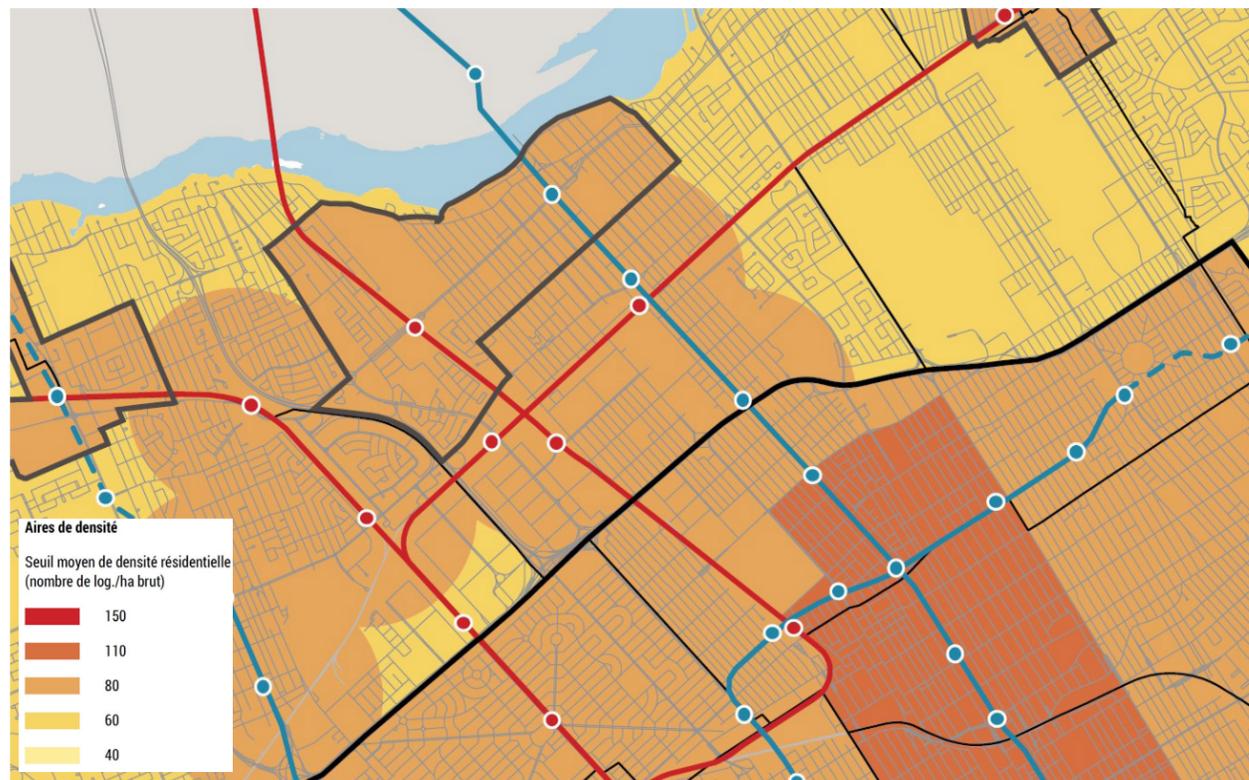


Source : Carte 8 - Pôles économiques de l'agglomération de Montréal, Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal, 2015

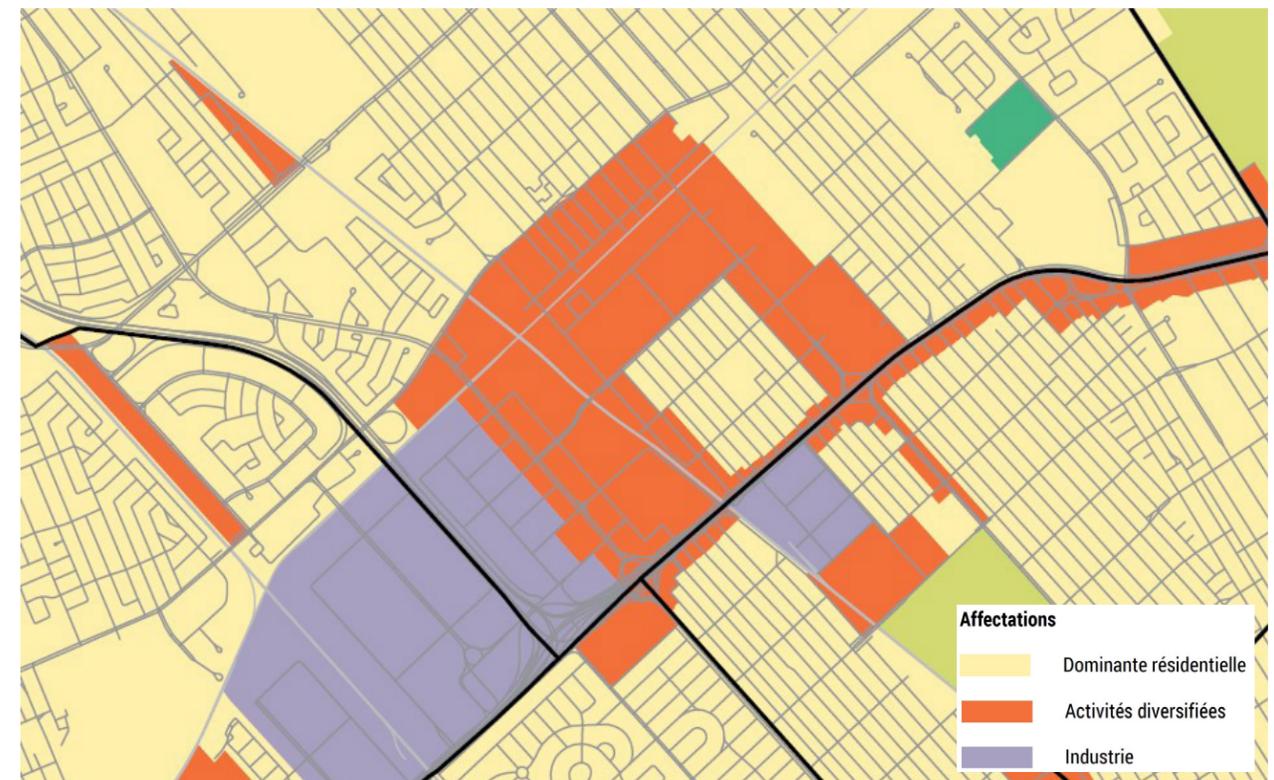


Source : Carte 4 - Concentration d'établissements commerciaux, Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal, 2015

Carte 4. Extraits de cartes du schéma d'aménagement révisé de l'agglomération de Montréal, 2015 (suite)



Source : Carte 32 - Modulation de la densité résidentielle, Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal, 2015



Source : Carte 20 - Grandes affectations du territoire, Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal, 2015

PLAN D'URBANISME (2004) ET PPU L'ACADIE-CHABANEL (2006)

Le plan d'urbanisme de la Ville de Montréal a été adopté en 2004 avant l'entrée en vigueur du plan métropolitain et du schéma d'aménagement révisé mentionnés précédemment.

Concernant le secteur visé par le présent plan particulier, le plan d'urbanisme y reconnaît, à titre d'éléments d'intérêt panmontréalais, une des principales composantes commerciales de la métropole (Marché Central) (carte 2.1.2), un secteur d'affaires et de commerce (Marché Central), un secteur d'emplois diversifiés (Port-Royal, Chabanel, Saint-Laurent et Meilleur) ainsi qu'un secteur industriel (vitrine autoroutière de l'A-15) (carte 2.4.1).

En matière de planification du développement urbain, le plan d'urbanisme porte également son intérêt sur l'identification d'un secteur de planification détaillée de portée panmontréalaise (section 4.16). Y sont alors établies les grandes balises d'aménagement (voir encadré 2 du présent document) devant encadrer la réalisation de tout exercice de planification plus détaillée. C'est dans cette optique qu'a été réalisé le Programme particulier d'urbanisme (PPU) en 2006.

Le PPU de 2006 s'est établi selon les six grandes orientations suivantes :

- › faciliter l'accès au secteur pour les utilisatrices et les utilisateurs du transport collectif, les piétonnes et les piétons et les cyclistes;
- › favoriser le développement et la diversification des activités d'emplois;
- › améliorer la forme urbaine du secteur;
- › améliorer les interfaces entre les milieux résidentiels et industriels;
- › aménager le domaine public de façon à favoriser des déplacements sécuritaires à pied et à vélo;
- › améliorer l'accès au secteur et la circulation à l'intérieur de celui-ci afin de répondre aux besoins du transport des marchandises.



Encadré 2. Programme particulier d'urbanisme du secteur L'Acadie-Chabanel (2006) - Balises d'aménagement

- Diversifier les activités d'emplois et évaluer les possibilités de réaménager, en tout ou en partie, les bâtiments utilisés par l'industrie de la mode pour accueillir d'autres types d'entreprises;
- Intensifier et diversifier les activités du sous-secteur Marché Central;
- Améliorer l'accessibilité routière du secteur, notamment à partir de l'autoroute 15, autant pour le transport des personnes que des marchandises;
- Ajouter une voie de service à l'autoroute 15 dans l'axe de la rue Jean-Pratt;
- Définir les interventions nécessaires afin de faciliter le transport des marchandises à l'intérieur du secteur;
- Implanter un système léger sur rail dans l'axe du chemin de fer à partir de la rue Jean-Talon et une gare sur la ligne Montréal-Blainville à l'angle de la rue Chabanel;
- Réaliser le tronçon cyclable de la Route verte dans l'emprise du corridor ferroviaire du Canadien Pacifique;
- Favoriser une production architecturale de qualité, en particulier sur les sites adjacents aux autoroutes 15 et Métropolitaine;
- Revoir l'aménagement du domaine public de manière à encourager les déplacements à pied et à vélo, par exemple en augmentant la présence de la végétation, en aménageant des lieux publics et en élargissant les trottoirs, notamment sur la rue Chabanel;
- Atténuer les nuisances dans les milieux de vie provenant du secteur industriel à l'est de la voie ferrée;
- Améliorer l'interface entre le secteur et les autoroutes, entre autres par la plantation d'arbres.

Section 02.

HISTOIRE ET PORTRAIT DU TERRITOIRE

Cette seconde section du plan a pour objectif de retracer et d'expliquer les origines du territoire d'étude et de donner un portrait de ses composantes. Elle vise donc à offrir un portrait détaillé du territoire du District central. L'intérêt de bien connaître le territoire d'étude est essentiel afin de cerner avec justesse et pertinence les enjeux structurants d'un territoire et de bien en déterminer les pistes d'avenir appropriées, selon les intentions de l'arrondissement, mais aussi les réalités propres au territoire.

Un résumé des différents aspects du territoire est ainsi présenté. Les parties abordées porteront sur :

- l'historique et la morphogénèse;
- le profil socioéconomique;
- les fonctions urbaines;
- la mobilité;
- le cadre bâti et la typomorphologie des lieux.



1. Historique et morphogenèse

HISTORIQUE

À l'origine, le centre de l'île de Montréal est reconnu pour ses grandes forêts avant l'arrivée des premiers colons français au XVIIe siècle. Il est difficile de confirmer si le territoire d'étude a été occupé par des populations autochtones, car celles-ci ont plutôt tendance à s'installer le long des voies maritimes, en particulier près du Sault-au-Récollet, situé plus au nord de l'île. Avec la colonisation, les terres sont alors divisées selon le système seigneurial. Selon les relevés seigneuriaux, une partie du territoire du District central était ainsi subdivisée et cultivée au sein de la Seigneurie de Saint-Laurent.

L'agriculture demeure prépondérante au cours du XIXe siècle et du début du XXe siècle. Au centre de l'île, le secteur est un lieu de passage, situé entre le centre de la grande ville et ses faubourgs. Le nord de l'île, quant à lui, est animé par les anciens villages qui ont marqué la genèse de l'arrondissement, soient le village d'Ahuntsic (Back River), du Sault-au-Récollet et de L'Abord-à-Plouffe (Cartierville). Quelques villages et noyaux paroissiaux émergent au croisement des rangs et des montées au centre de l'île. C'est le cas de Villeray et d'Youville. Toutefois, le territoire du District central demeure essentiellement agricole au cours du XIXe siècle. L'aménagement du train du Nord en 1876 vers Saint-Jérôme, selon le tracé de l'actuelle voie ferrée du CP, sépare déjà le territoire d'étude en deux, mais aucune gare n'y est aménagée.

Première moitié du XXe siècle

Ce n'est qu'à partir de 1910 que la première phase d'urbanisation s'opère autour du chemin de la côte Saint-Laurent (aujourd'hui boulevard du même nom) et de la rue Saint-Hubert, plus à l'est. Le développement demeure concentré autour de la ligne de tramway Millen, qui rejoint le village d'Ahuntsic, plus au nord, dès 1911. La construction des ateliers d'Youville par la compagnie Montreal Park and Island Railway, en 1911, sur les terrains de l'actuelle Société de transport de Montréal, amène également l'arrivée de plusieurs familles ouvrières dans le secteur d'Youville et du chemin de Saint-Laurent.

En 1943, l'industrialisation du secteur se concrétise avec la construction de l'usine d'armement Montreal Works sur un terrain localisé à proximité du boulevard Saint-Laurent et de l'actuelle rue Chabanel (voir encadré 3). C'est alors que s'amorce la réelle industrialisation de la portion est du District central, le secteur Chabanel. D'autres industries s'installent également à l'époque au nord de la voie ferrée, dans le secteur de Port-Royal.

Suivant la guerre, l'usine Montreal Works se transforme en manufactures, et c'est ainsi que naît tranquillement le secteur de la Cité de la mode, qui connaîtra son apogée dans les années 1980 (voir encadré 4). Celle-ci deviendra l'un des plus grands pôles d'emplois du Grand Montréal, et parmi les plus grandes concentrations de manufactures du textile en Amérique du Nord, avant son déclin vers les années 1990 avec l'ouverture des marchés internationaux.

Deuxième moitié du XXe siècle

C'est au cours de cette deuxième moitié du XXe siècle que l'ancien terrain de l'usine d'armement est découpé; les rues de Louvain, Meilleur et l'avenue de l'Esplanade sont aménagées. Des entrepôts d'armement sont démolis, et de vastes espaces libres peuvent désormais être occupés. Le déploiement de bâtiments industriels, de manufactures et d'immeubles de bureaux peut ainsi être réalisé. Le cadre bâti industriel est construit en fonction des besoins des entreprises : les tours à manufactures de textile, avec leurs grands planchers de production, apparaissent. On en retient surtout celles construites au cours des années 1980 en bordure nord de la rue Chabanel, qui marquent le paysage urbain du secteur de par une volumétrie et des hauteurs beaucoup plus imposantes que les volumétries présentes aux abords de la rue de Louvain Ouest.

L'impact des transports aussi se fait sentir; l'aménagement des autoroutes 15 et 40 durant la décennie 1960 apporte un changement de paradigme, et les industries du secteur se tournent de plus en plus vers le transport par camion. C'est aussi à cette époque que le tramway est remplacé par le métro, avec l'aménagement de la ligne orange et des stations de métro Crémazie et Sauvé à proximité. L'ancien atelier de la Montreal Park and Island, compagnie rachetée par la Ville et la Commission de transport de Montréal (CTM), sert désormais aux wagons du métro.

Des nouveaux quartiers industriels émergent sur cette base de la redéfinition du transport lourd, notamment, autour de la rue Charles-De La Tour, dans la portion plus à l'ouest du District central. Des entrepôts et des industries du transport s'implantent en fonction de la proximité de ces grands axes autoroutiers. C'est aussi pendant cette période que le Marché Central se développe entre la voie du Canadien Pacifique (CP) et le tracé du boulevard de l'Acadie, grand boulevard aménagé en 1959-1960, époque où la place (ou l'importance) de l'automobile est en pleine croissance dans la ville. Ce large terrain d'environ 40 hectares est alors consacré à la vente et à l'entreposage de produits agricoles et maraîchers avant d'être converti, dans les années 1990 et 2000, en un vaste ensemble commercial de magasins de grande surface que nous connaissons aujourd'hui (voir l'encadré 5).

En marge de cette urbanisation liée à l'emploi et à l'industrie, le quartier Saint-Simon, étant un secteur résidentiel isolé et ceinturé du District central, fait figure d'exception. Ce quartier se développe au cours des années 1950 et 1960 par le prolongement du tissu urbain montréalais, suivant l'axe du boulevard Saint-Laurent vers le nord. Un parc, une école et l'église Saint-Simon-Apôtre forment une certaine centralité dans ce quartier résidentiel qui s'est développé malgré l'arrivée de l'autoroute Métropolitaine, qui, en 1959, vient isoler cet ensemble des autres quartiers résidentiels environnants.



Image 1. Image aérienne de la Montreal Works, 1947



Source : Photo aérienne du secteur L'Acadie-Chabanel (1947), Archives de la Ville de Montréal

Encadré 3. L'usine Montreal Works

Le District central est marqué par un important terrain vacant de six hectares localisé au coin de la rue de Louvain Ouest et de l'avenue de l'Esplanade. Il s'agit de l'ancien site d'une usine d'armement, la Montreal Works. Construite en 1942-1943 par la Defence Industries Limited pour le compte du ministère de la Défense, l'usine contribuera aux efforts de guerre jusqu'à la fin de la Seconde Guerre mondiale.

Les installations, en structure de bois, sont aménagées avec l'intention d'être démontées après la guerre. L'usine emploie plus de 3000 personnes à son apogée. Une extension du tramway est aménagée afin de transporter les nombreux travailleurs et les nombreuses travailleuses de l'établissement. Ces dernières occupent un rôle significatif dans cet effort colossal de production militaire. Des bâtiments administratifs, des usines connexes et des entrepôts sont construits sur l'importante propriété du ministère, comprise entre le boulevard Saint-Laurent et la voie ferrée du CP.

Cette présence industrielle a transformé le quartier, orientant le développement vers le secteur manufacturier plutôt que résidentiel, modifiant la configuration des rues et lots planifiés dans les décennies précédentes.

Après la guerre, les deux principaux bâtiments de l'usine sont conservés et achetés par des entreprises privées afin d'accueillir une part de la forte industrialisation au cours des décennies 1950, 1960 et 1970. Le bâtiment principal de la Montreal Works constitue ainsi l'un des berceaux de l'industrie textile qui a animé et caractérisé le secteur du District central pendant plusieurs décennies. La plupart des bâtiments administratifs et des entrepôts situés ailleurs sur l'ancien site militaire seront quant à eux démolis au fil des décennies caractérisées par l'urbanisation du secteur.

Situé stratégiquement au coeur du District Central, le principal bâtiment de l'usine et son site de six hectares sont acquis par la Ville de Montréal en 2013 pour y aménager de nouvelles installations. En raison de sa vaste superficie - le bâtiment ne compte essentiellement qu'un seul étage et est structurellement difficile à convertir -, les défis sont trop nombreux et importants pour envisager une conversion du site. Par conséquent, le bâtiment sera finalement démolé en 2015.

Image 2. Image historique – Industrie textile à Chabanel



Source : Bibliothèque et archives nationales du Québec

Encadré 4. Cité de la mode de Montréal

La Cité de la mode est le nom attribué au début des années 1980 afin de désigner une partie du territoire du District central axé autour de la rue Chabanel Ouest. Nommé auparavant « Bout de la guenille » et « Garment District » de Montréal, le secteur du textile, qui a toujours été l'un des moteurs de l'industrialisation de la métropole au XXe siècle, commence à s'y implanter dans les années 1960 et 1970, notamment dans les locaux de l'ancienne Montreal Works. C'est dans les années 1970 et 1980 que la Cité connaît son apogée et contribue à une part significative au secteur des emplois manufacturiers à Montréal.

Pour répondre à la demande croissante, certaines industries déjà présentes sont converties, alors que les importants terrains vacants, notamment celui de l'ancien site militaire, sont développés, et la trame de rues, aménagée. On y construit des manufactures caractérisées par leurs grands planchers, permettant d'aménager sur un même niveau les grandes chaînes de production et les appareils mécaniques. D'abord de faible hauteur, de plus grandes tours, notamment sur les rues Chabanel et Meilleur, ainsi que le boulevard Saint-Laurent, sont ensuite apparues dans les années 1970 et 1980. Ce bâti particulier marque toujours le secteur du District central.

Le secteur économique du textile s'essouffle dans les années 1990, toutefois. Des changements importants dans les échanges mondiaux, avec l'ouverture des marchés, amènent une forte relocalisation des entreprises et des emplois vers l'Asie. Au début des années 2000, plusieurs manufactures ferment et le moteur économique du textile doit être remplacé. Parmi les nombreux espaces industriels disponibles, certains sont convertis en bureaux et en ateliers de professionnelles et de professionnels.

Il reste néanmoins des traces importantes de ce pan d'histoire. De nombreux ateliers, bureaux et centres de distribution d'entreprises liés au monde du textile demeurent dans le secteur. Une part de la mémoire collective associe toujours ce secteur à la mode et aux machines à coudre.

Image 3. Le Marché Central, 1969



Source : Bibliothèque et archives nationales du Québec

Encadré 5. Le Marché Central

Le Marché central métropolitain, comme on le désignait à l'époque, devient le lieu de vente des producteurs du Grand Montréal et des régions à proximité au début des années 1960. Particuliers et grossistes sont en mesure de se procurer de nombreux produits de la ferme, directement des producteurs. De longs quais de chargement, où les camions de stationnement et où les étals de produits frais sont disposés quotidiennement, marquent le complexe. Une gare de triage est même aménagée dans la portion nord du site, à proximité de l'intersection des voies ferrées, pour contribuer à l'important transit de produits et de marchandises sur le site.

Le commerce de gros et le transport des biens maraîchers se transforment toutefois au fil des décennies, et le besoin d'un si vaste terrain à aire ouverte s'estompe, faisant place à des entrepôts frigorifiques. Les installations du Marché central métropolitain perdent en importance et, dans les années 1990 et 2000, une large part des installations sont démantelées. Le site est converti en un ensemble commercial suprarégional marqué par ses grandes surfaces commerciales et ses grands stationnements importés du modèle américain des power centers. La place des Maraîchers, située dans la partie sud, près de l'autoroute Métropolitaine, a été démolie en 2018, effaçant les dernières traces de cette histoire de commerces.

Encadré 6. Le patrimoine industriel du District central

Une étude sur le patrimoine industriel a été réalisée en 2023 afin de mieux connaître le cadre bâti persistant des diverses époques d'industrialisation du secteur. Une analyse poussée d'une centaine de bâtiments intéressants a été réalisée dans les ensembles industriels les plus anciens du territoire d'étude, soient les secteurs Louvain et Port-Royal.

Cette analyse historique, patrimoniale et architecturale a permis de mieux comprendre le cadre bâti persistant des différentes époques du secteur. Ces traces du passé méritent de figurer dans la définition d'une identité future du District central. Plus précisément, trois phases d'industrialisation ont été relevées :

1. Phase 1 (1940-1950) : Constructions industrielles de faible hauteur, de faible fenestration et d'apparence marquée par le toit plat et la brique rouge. Les témoins persistants de cette première phase sont localisés sur la rue de Port-Royal Ouest. Quelques vestiges subsistent également sur la rue Saint-Urbain et sur de Louvain Ouest, au sud de la voie ferrée. Ces bâtiments présentent certaines difficultés de conversion vers des usages industriels plus modernes, mais aussi vers d'autres usages. Leurs caractéristiques architecturales en font cependant des pièces intéressantes à conserver.
2. Phase 2 (1950-1965) : Phase marquée par l'accélération de l'industrialisation dans le District central; on y note des bâtiments de plus grande volumétrie, et les teintes de brique employées divergent du rouge habituel employé avant cette période. La hauteur de ces bâtiments est plus importante et la fenestration, plus abondante. On dénote certaines constructions autant au nord qu'au sud de la voie ferrée par les ensembles étudiés. Ces bâtiments, en raison de leur superficie de plancher, ont parfois fait l'objet de conversion en lofts industriels de plus petite taille (ateliers) et en bureaux, puisque les caractéristiques architecturales le permettent plus facilement.
3. Phase 3 (1965 à aujourd'hui) : Cette dernière phase de l'étude est marquée par la naissance de la Cité de la mode et de l'écosystème industriel axé sur l'industrie textile, et par son incidence sur le cadre bâti. C'est au courant de cette période qu'on note l'apparition des tours de production textile sur la rue Chabanel, notamment, mais aussi sur les axes Saint-Laurent et Meilleur. Le cadre bâti des phases précédentes, au nord de la voie ferrée et sur la rue de Louvain Ouest, est donc relégué au second plan du paysage industriel du District central. La conversion de ces premiers bâtiments vers l'industrie textile se réalise lorsque possible, tant l'attrait de cette nouvelle industrie est important.

De ces phases, certains bâtiments d'intérêt ont été sélectionnés et étudiés plus en détail afin d'en déceler les caractéristiques et les composantes, d'en noter les différentes valeurs (historique, patrimoniale et urbaine) et d'en évaluer les potentiels de requalification et d'agrandissement. Les 17 bâtiments choisis pour une analyse précise sont représentés sur la carte 5.

Carte 5. Carte des bâtiments industriels étudiés tirée de l'analyse patrimoniale des secteurs Louvain-Port-Royal, 2023



MORPHOGENÈSE

La morphogenèse consiste à retracer l'évolution d'un territoire à travers les plans qui ont été réalisés et les images aériennes qui ont été capturées au fil des décennies. Les premières indications sur l'occupation du territoire du District central prennent source dans les notes de notaires, retraçant le découpage du territoire en lots et en traçant les bâtiments que l'on y retrouvait. Par la suite, à partir du XX^e siècle, les images aériennes nous permettent de voir l'entièreté du territoire d'étude et de suivre l'évolution de la trame urbaine.

Le fil de ces observations est ainsi noté dans la présente page. Cet exercice nous permet d'illustrer l'histoire de l'évolution présentée précédemment et de retracer, de nos jours, les grands indices des changements vécus dans la façon de voir et de construire le territoire, ainsi que les marqueurs qui témoignent toujours de ces époques successives.

Cette juxtaposition des deux images aériennes permet de relever quelques traces historiques qui ont eu une influence importante sur l'urbanisation du secteur du District central : ① les voies ferrées, ② le site de l'usine de la Montreal Works, ③ les ateliers Youville et ④ les côtes et rangs devenus des autoroutes.

Image 4. Territoire du PPU de 1947 et 2022



Source : Photos aériennes du secteur L'Acadie-Chabanel (1947 et 2022), Archives de la Ville de Montréal.



1947
 Sur cette première image satellite, on peut voir l'usine d'armement Montreal Works ① et, au-dessus, la nouvelle voie ferrée du Canadien National qui circule horizontalement ②. Le Canadien Pacifique subsiste ③.



1958
 L'ensemble résidentiel majeur est évident dans l'ensemble des zones environnantes. Le quartier Saint-Simon a désormais l'allure de ce qu'il sera dans les années à venir ①. La construction de l'autoroute A-15 a commencé ② avec l'aménagement de grandes intersections. À l'ouest du chemin de fer du Canadien Pacifique, la région est encore peu développée.



1966
 Les usines se développent et se remplissent au nord de Chabanel ①. Les bâtiments à l'ouest se construisent lentement ②. Les deux autoroutes sont bien établies ③, et le boulevard de l'Acadie est maintenant une voie de circulation importante ④.



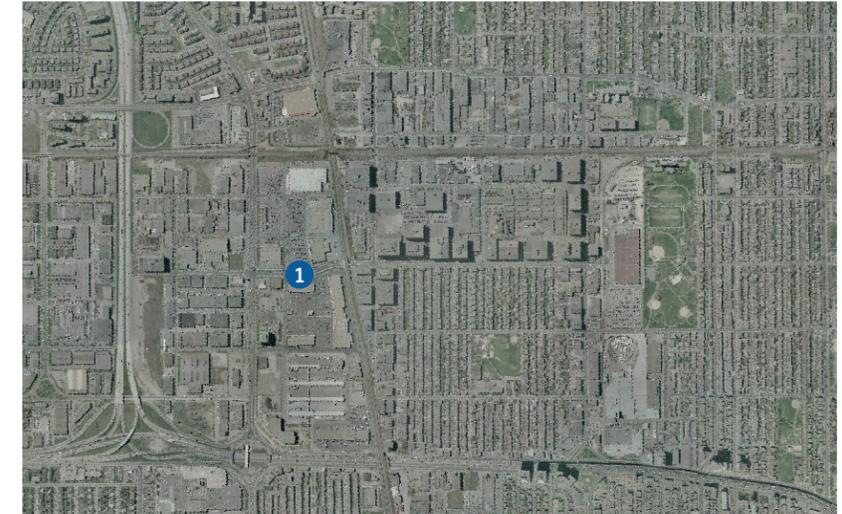
1973

Les garages de la Société de transport s'agrandissent et remplissent tout le côté est ①. Le développement du Marché Central prend de plus en plus de place ②. Le quartier Saint-Simon semble entièrement développé, y compris les écoles dans le parc ③.



1993

Si l'usine d'armement d'origine subsiste, le reste de Chabanel est occupé par de grands bâtiments, comme nous le voyons aujourd'hui ①. Le Marché Central est maintenant ouvert dans sa pleine fonction de marché agricole ②.



2002

Sur cette image datant de 2002, la quasi-totalité du Marché Central est transformée en grandes surfaces ①. Le reste du quartier reste inchangé par rapport à l'image ci-dessus.



Section 03.

PORTRAIT DU TERRITOIRE



1. Profil socioéconomique¹

POPULATION ET MÉNAGES

Le recensement de Statistique Canada de 2021² indique une population totale de 7494 habitantes et habitants pour l'ensemble des aires de diffusion composant le District central. Ce nombre est en hausse par rapport à l'année 2016, où la population totalisait 6782 personnes, représentant une hausse de 10,1 % en cinq ans.

En ce qui concerne les ménages, le territoire d'étude en accueille 3325 lors du recensement de 2021, ce qui correspond à un nombre moyen de 2,3 personnes par ménage. Ce taux est légèrement supérieur à celui de la Ville de Montréal, qui est de 2,1 personnes par ménage

Étant donné que le territoire est principalement occupé par le commerce et l'emploi, la densité de population à l'échelle du District demeure relativement basse, avec un ratio s'élevant à 2725 habitantes et habitants par kilomètre carré, alors que ce ratio s'élève à 4834 habitantes et habitants par kilomètre carré pour la Ville de Montréal.

Les autres informations relatives à la population sont présentées dans les graphiques ci-dessous. En résumé, nous en comprenons que la population du District central représentent en 2021 les caractéristiques suivantes :

- une moyenne d'âge de 40,1 ans, soit équivalente à celle de l'ensemble de la Ville (40,2 ans);
- les personnes âgées de plus de 65 ans représentent 16% de la population du District, soit une proportion équivalente à celle de l'ensemble de la Ville (17 %);
- les personnes âgées de moins de 15 ans représentent 16,2 % de la population, ce qui est un peu plus élevé que le taux montréalais de 15,3 %;
- les familles avec enfants représentent près de 49 % des familles recensées, taux similaire à celui de Montréal de 48 %, alors que les ménages d'une seule personne représentent 40 % pour leur part, comparativement à 42 % pour Montréal;
- une population née hors du Canada dans une proportion plus élevée que celle de la Ville, avec 47 % contre 36 % pour la métropole;
- une langue parlée à la maison autre que le français ou l'anglais dans une proportion similaire (51 %) que celle de la Ville (50 %).

1 Les analyses statistiques intègrent certaines petites parties de territoire hors du PPU, suivant la délimitation des aires de diffusion de Statistique Canada.

2 Statistique Canada, Recensement 2021, estimations par aires de diffusion

ÉCONOMIE ET EMPLOIS

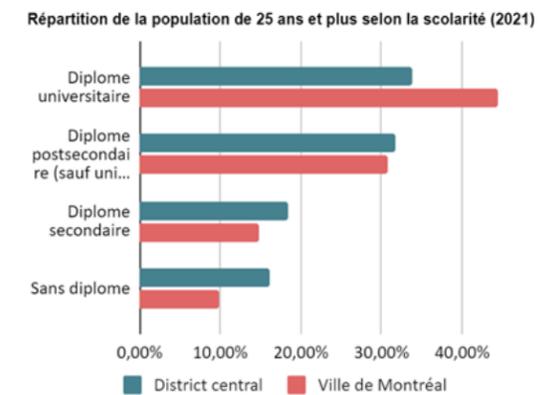
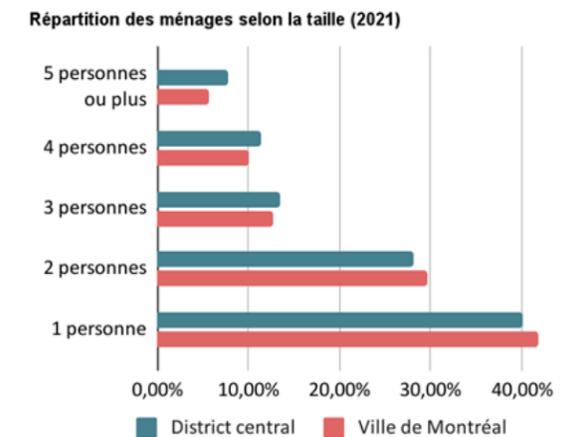
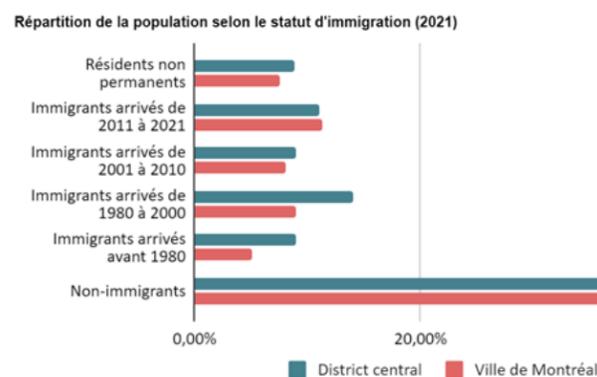
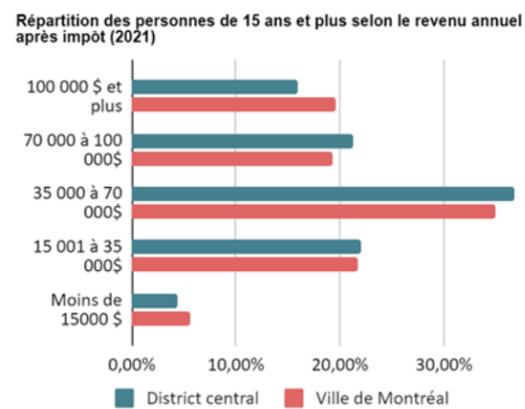
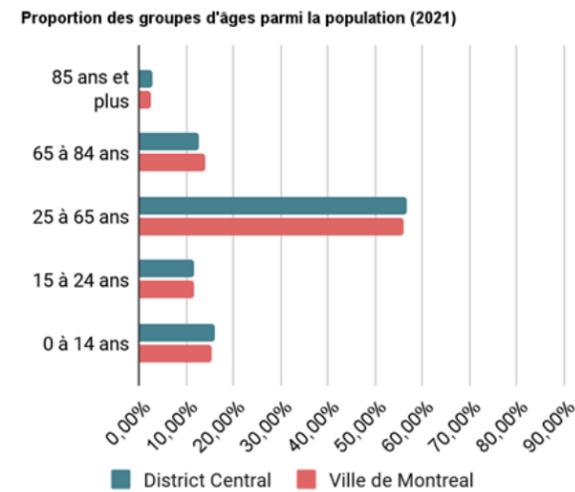
La large majorité des usages du secteur du District central demeure actuellement consacrée à des activités économiques (commerces, industries et bureaux), ce qui correspond à un bassin de plus de 25 000 emplois et de 2100 entreprises.

Selon les données de la Société de développement commerciale (SDC) du District central, une large partie des entreprises de ce secteur, soit près de 655 des entreprises, opère dans le domaine du design et de la créativité. Les domaines de la manufacture, du commerce de détail et de gros constituent les autres parts significatives des entreprises présentes sur le territoire d'étude selon les données de la SDC.

En ce qui a trait au profil économique de la population résidant sur le territoire, les données du recensement 2021 nous indiquent que :

- les ménages ont un revenu total médian de 62 052 \$, ce qui est légèrement inférieur au revenu médian des ménages montréalais (63 600 \$);
- une part de 25 % des ménages consacre plus de 30 % de leur revenu au logement, alors que ce taux est similaire pour Montréal (24 %);
- 54 % des personnes âgées de plus de 15 ans habitant le District central détiennent un diplôme ou un certificat d'études postsecondaires, alors que ce taux est de 65 % pour l'ensemble des Montréalaises et des Montréalais de cet âge;
- le taux de chômage est de 13 % parmi la population active du District central, alors que ce taux est de 10,3 % à l'échelle de la Ville de Montréal.

Figure 2. Portrait de la population, 2021



Encadré 7. La Société de développement commercial (SDC) District central

La Société de développement commercial (SDC) District central est une organisation essentielle au développement de ce secteur de Montréal.

Fondée pour revitaliser un secteur industriel en un quartier d'affaires, la SDC agit comme catalyseur et porte-voix d'environ 2 100 chefs d'entreprise unis dans le but de développer une zone au fort potentiel économique, urbain et humain. La mission de la SDC District central est de redonner vie à ce quartier emblématique, de le faire rayonner et de le hisser au sommet de la scène économique de Montréal.

Les services qu'elle offre incluent la promotion du District central pour attirer et retenir des entreprises, des commerces, des travailleurs et des visiteurs sur le territoire. Elle propose aussi des services pour connecter, soutenir et valoriser les trois pôles d'affaires identifiés : le design, la manufacture urbaine et les technologies. La SDC offre également des services pour représenter le milieu des affaires auprès des différents acteurs publics et privés. En outre, elle améliore l'aménagement et l'accessibilité du territoire afin de créer un environnement de vie agréable. Enfin, la SDC organise des événements pour animer le quartier, destinés aussi bien au grand public qu'aux entreprises.

La SDC joue un rôle de connecteur d'opportunités pour les entreprises, les aidant à développer leur réseau de collaborateurs au District Central, à partager leurs besoins et à prospérer grâce à des collaborations avec leurs voisins. Elle concilie la vie d'affaires et la vie sociale du District central, créant une communauté dynamique et diversifiée, et favorisant un sentiment d'appartenance et de fierté chez les résidents et les travailleurs du quartier.

2. Fonctions urbaines

Tel qu'indiqué plus tôt, le secteur du District central demeure en majeure partie un secteur d'emplois malgré le déclin connu dans les dernières années de son principal moteur économique qu'était l'industrie du textile.

Un regard rapide sur les données du rôle foncier recensé par la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) en 2022 indique qu'environ 45 % du territoire est consacré à une fonction dite économique (industrie, commerce, bureau et institution), alors que l'espace résidentiel ne représente que moins de 10 % du territoire. Ces données sont explicitées aux figures 3 et 4, ainsi qu'à la carte 6.

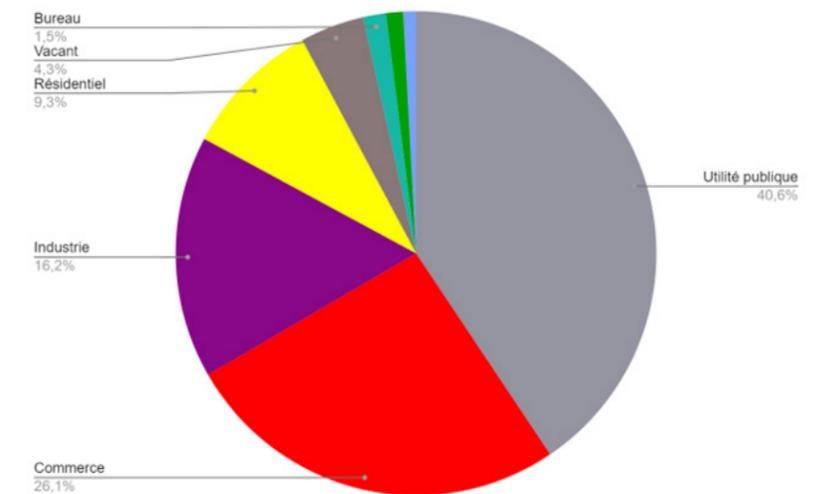


Les espaces servant les utilités publiques (rues, stationnements, emprises ferroviaires, poste de transformation électrique) demeurent toutefois la catégorie d'usages occupant la plus large partie du territoire.

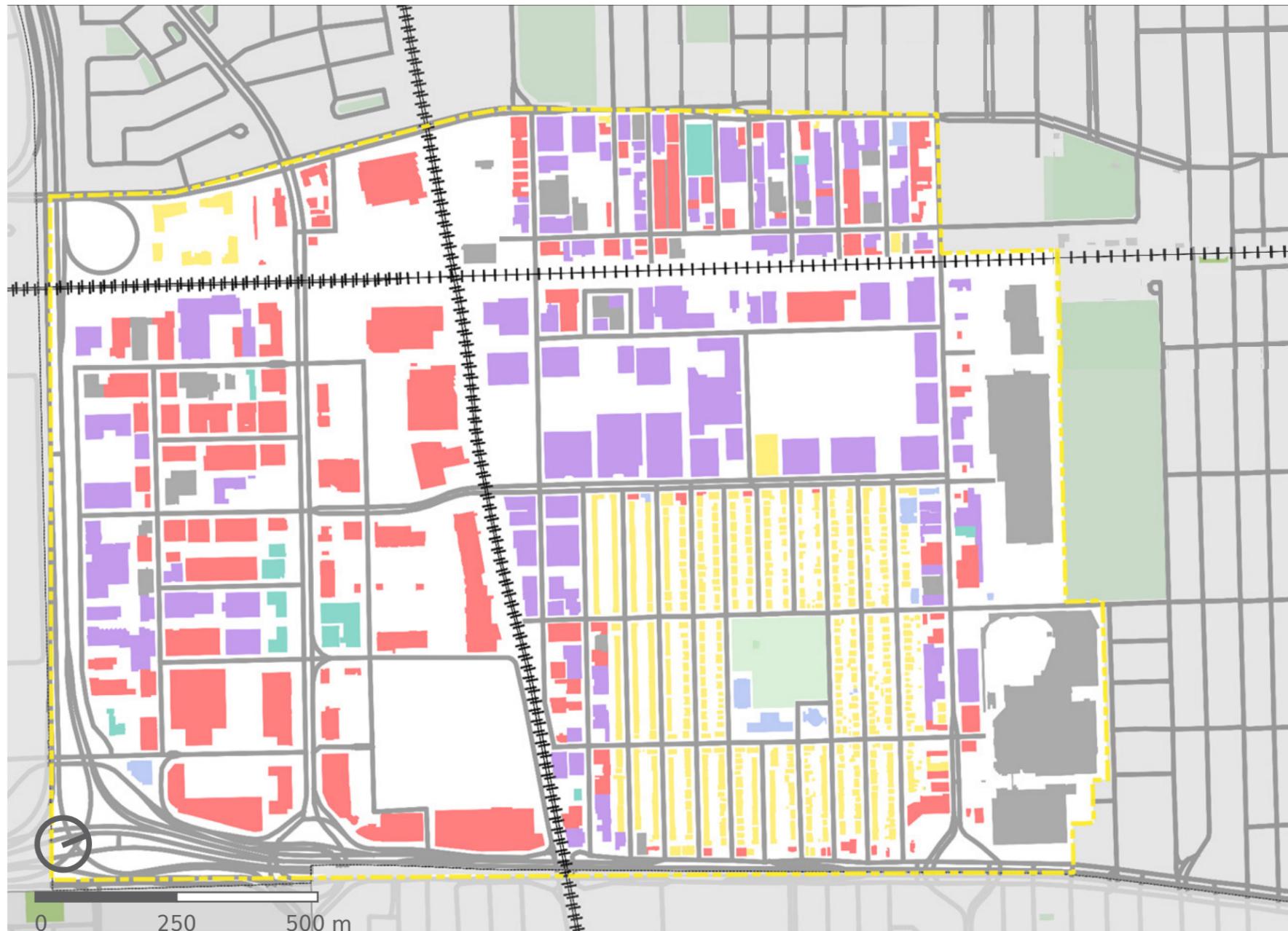
Figure 3. Utilisations du sol, 2022, District central

Catégories d'usages	Superficie totale (hectare)	Proportion du territoire total
Utilité publique	126,00	40,57 %
Commerce	80,97	26,07 %
Industrie	50,29	16,19 %
Résidentiel	28,90	9,31 %
Vacant	13,39	4,31 %
Bureau	4,78	1,54 %
Parc – espace vert	3,55	1,14 %
Institution	2,68	0,86 %
Total général	310,56	100,00 %

Figure 4. Occupation de l'espace dans le District central, 2022



Carte 6. Utilisation du sol sur le territoire du District central, 2022



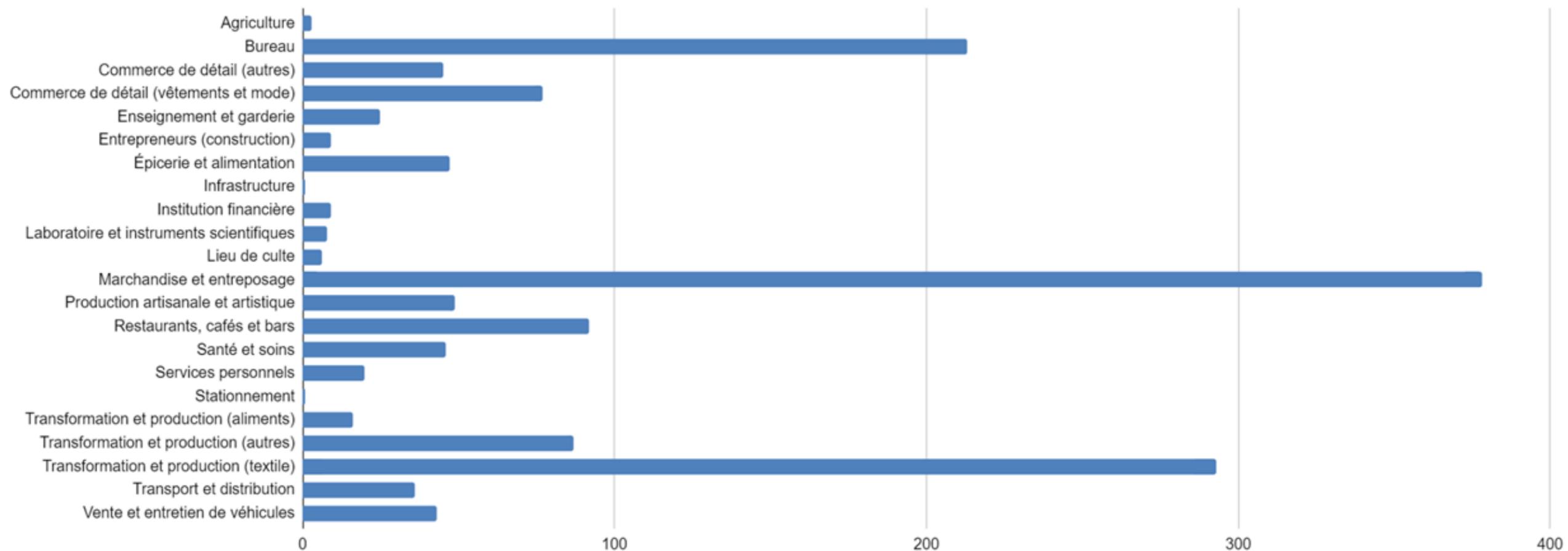
Légende :

- Fonction résidentielle
- Fonction commerciale
- Fonction bureau
- Fonction industrie
- Fonction institutionnelle
- Fonction parc ou espace vert
- Utilité publique

Outre l'utilisation du sol recensé par le biais du rôle foncier, les certificats d'occupation émis en vertu de la réglementation d'urbanisme de l'arrondissement permettent également d'avoir un portrait de la vocation économique du territoire.

La figure 5 suivante indique les principales catégories de commerces, d'industries et d'autres établissements enregistrés auprès de l'arrondissement. Nous remarquons qu'une part significative des établissements opère toujours dans le monde du textile et de la mode, alors que l'entrepotage et la marchandise de gros représentent également la plus large part des établissements enregistrés.

Figure 5. Certificats d'occupation – District central, 2022



FONCTION INDUSTRIELLE ET BUREAUX

Les principaux sous-secteurs industriels du District central sont :

- le secteur Chabanel, concentré autour des rues Chabanel et de Louvain. Il forme le berceau de l'industrialisation du secteur et le lieu où l'industrie du textile et la Cité de la mode prennent leur forme. Aujourd'hui, une large part des espaces d'emplois s'articule autour des grandes tours de bureaux, de lieux de production et d'entreposage ayant front sur la rue Chabanel Ouest, entre le boulevard Saint-Laurent et la voie ferrée;
- le secteur Sauvé/Port-Royal, au nord de la voie ferrée, qui s'est également développé au cours des premières décennies d'urbanisation du District central, entre 1945 et 1976. Les manufactures y sont de gabarits moins importants et les activités y varient beaucoup, allant de de mécanique automobile à l'entreposage et le commerce de gros;
- le secteur localisé à l'ouest du boulevard de l'Acadie et à proximité de l'autoroute 15, qui est né dans les décennies suivant l'arrivée des autoroutes vers 1960. Celui-ci s'articule autour de la voiture et du camionnage, en accueillant notamment de nombreuses entreprises spécialisées en transport et en entreposage de produits alimentaires.

FONCTION AGRICOLE

L'agriculture urbaine a connu un essor récent dans le secteur du District central. Certaines entreprises, notamment les Fermes Lufa, situées au 1400, rue Antonio-Barbeau, en 2011, ont fait figure de pionnières dans le Grand Montréal de l'agriculture en serre sur toit et de l'agriculture urbaine en général.

Depuis, d'autres entreprises de la filière se sont installées dans le District central. Des facteurs tels que la disponibilité d'espaces industriels à faible coût, la grandeur et l'accessibilité des toits et des planchers des anciennes usines de production textile sont autant de motifs qui expliquent en partie ce caractère distinct du District central.

L'arrivée de la Centrale agricole, occupant une bonne partie du bâtiment situé au 1401, Legendre Ouest, est venue concrétiser cette avenue prometteuse pour l'avenir du District. L'organisme, regroupant divers acteurs en agroalimentaire et en agriculture urbaine, offre un soutien aux entreprises souhaitant s'établir dans le domaine sur le territoire du District central et aussi en dehors de ce dernier.

FONCTION COMMERCIALE

Le principal pôle commercial sur le territoire d'étude demeure le Marché Central. Ensemble commercial d'attrait suprarégional, le Marché Central occupe une superficie territoriale d'environ 40 hectares d'une seule propriété.

Tel qu'indiqué auparavant, le Marché Central demeure un espace commercial axé sur l'automobile datant des années 1990, qui représente une utilisation du sol et un cadre bâti assez faible. Un potentiel important de redéveloppement et de densification de cet espace existe donc.

Outre ce dernier centre commercial, les boulevards de l'Acadie, en extension du Marché Central, et Saint-Laurent forment des artères commerciales accueillant également une certaine offre commerciale d'intérêt supralocal.

Enfin, la rue Chabanel comporte certains des commerces et des services de proximité afin de desservir la population du secteur Saint-Simon ainsi que les nombreux travailleurs et travailleuses de ce pôle d'emplois. Cependant, l'offre commerciale et de services demeure limitée et à consolider.



ÉQUIPEMENTS COLLECTIFS ET INSTITUTIONNELS

La présence d'équipements collectifs et institutionnels sur le territoire à l'étude se limite dans l'ensemble à la présence de deux écoles primaires, une francophone et une anglophone, toutes deux situées au cœur du quartier Saint-Simon.

Autrement, seuls les bureaux administratifs de l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville, situés au 555, rue Chabanel, ainsi que la caserne de pompiers 49, située au coin du boulevard Saint-Laurent et de la rue Chabanel, se retrouvent dans le secteur du District central.

Encadré 8. Portrait du District Central dans le plan de développement économique

Adopté en 2022, le document Vision et plan de développement économique de l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville est un exercice ayant pour objectif d'établir une vision et des orientations stratégiques afin d'assurer le développement et le dynamisme des activités économiques sur le territoire.

Un portrait et un diagnostic des pôles d'emplois et commerciaux y sont notamment dressés, et une attention particulière est bien sûr portée au territoire du District central.

Une analyse des forces, des faiblesses, des menaces et des perspectives économiques du District central (voir figure 6 du présent document) donne le portrait d'un territoire aux nombreuses forces et possibilités, mais dont le dynamisme nécessite encore un plus fort ancrage. On note la présence d'un bassin important d'emplois (environ 25 000 travailleuses et travailleurs) et de superficies de plancher non résidentielles (environ 25 millions de pieds carrés), mais aussi de freins importants à son dynamisme tels que les faibles qualité et attractivité de son environnement urbain, et le manque de synergie avec les quartiers résidentiels qui lui sont adjacents.

Une analyse du territoire trace notamment le portrait des principaux immeubles industriels, commerciaux et à bureaux présents dans le District central, qui, ensemble représentent près de 25 millions de pieds carrés de superficie de plancher commerciale ou industrielle, mais permet aussi le repérage de terrains propices au développement ou au redéveloppement.

Figure 6. Extrait du diagnostic du secteur District central issu du document Vision et plan de développement économique de l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville

DISTRICT CENTRAL

FORCES	FAIBLESSES
<ul style="list-style-type: none"> • 4e pôle d'emploi à Montréal (25 000 travailleurs). • Importante SDC (1 857 membres). • Rayonnement commercial régional du Marché Central. • Loyers abordables attirant de jeunes entreprises innovantes. • Une identité industrielle forte, ancrée dans l'histoire et le renouveau. • Résilience des trois domaines d'affaires : design, manufacture urbaine et technologie. • Diversité de l'offre commerciale (commerçant industriel, e-commerce). 	<ul style="list-style-type: none"> • Vacance élevée des bureaux et des commerces (Chabanel). • Lente revitalisation depuis les années 2000.
MENACES	OPPORTUNITÉS
<ul style="list-style-type: none"> • Faibles synergies avec les quartiers résidentiels adjacents menaçant la viabilité commerciale. • Environnement urbain encore peu attractif. • Absence de connexion directe au REM. 	<ul style="list-style-type: none"> • Variété de locaux convenant à différentes entreprises. • Redéveloppement mixte avec résidentiel. • Créneaux porteurs : pôles d'affaires, design, manufacture urbaine et technologie, et autres créneaux (mobilité). • Potentiel d'accueil : 40 000 travailleurs. • Vastes espaces vacants : 650 000 pieds carrés au 50-150 Louvain Ouest.

Source : Arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville

FONCTION RÉSIDENTIELLE

Les données tirées des rôles fonciers nous indiquent que la majeure partie du cadre bâti résidentiel se situe dans le quartier Saint-Simon. Certains autres projets résidentiels existent néanmoins dans le District central, notamment le projet Voltige, un ensemble de quatre tours résidentielles amorcé en 2018 sur la rue Sauvé Ouest, ainsi que le 125, rue Chabanel Ouest, situé au coin de l'avenue de l'Esplanade, ancien bâtiment industriel converti en lofts résidentiels.

Outre ces éléments, le projet du 9300, rue Meilleur, sur un terrain adjacent à la gare Chabanel, devrait également apporter une hausse significative de la fonction résidentielle dans le secteur des gares avec l'ajout de près de 1300 nouveaux logements. Enfin, afin de dresser un portrait général de l'habitation dans le District central, les informations issues du rôle foncier, en complémentarité avec les données du recensement de 2021, nous indiquent que le cadre bâti résidentiel :

- est constitué en large partie (78 %) d'appartements dans un bâtiment de quatre étages ou moins;
- a un parc de logements où 35 % d'entre eux ont trois chambres à coucher ou plus;
- est constitué parmi des bâtiments construits avant 1960 dans une proportion de 44 %, et de 81 % avant 1990;
- abritent des ménages qui sont locataires de leur logement dans une proportion de 65 %.

ÉQUIPEMENTS D'UTILITÉ PUBLIQUE

Enfin, sur le plan des équipements d'utilité publique, on note l'emprise des deux chemins de fer, le CN et le CP, mentionnés précédemment, ainsi que les gares de train de banlieue. Ces éléments constituent des composantes spatiales importantes du District central.

Outre ces deux éléments, un important poste de transformation électrique d'Hydro-Québec, le poste Fleury, situé au coin des rues Meilleur et Sauvé Ouest, ainsi que certaines emprises de lignes de transport électriques de haute tension marquent le territoire du secteur du District.

PARCS ET ESPACES VERTS

Puisque peu de quartiers résidentiels se trouvent sur le territoire d'étude, la présence de parcs et d'espaces verts n'a été que peu développée lors de l'urbanisation du District central.

Le quartier Saint-Simon, avec son parc Saint-Simon-Apôtre, fait figure d'exception. Ce dernier jouit d'un emplacement central au cœur de son quartier. D'ailleurs, deux écoles primaires se trouvent sur son site et consacrent donc le rôle de ce parc en tant que lieu central et de rassemblement pour ce quartier.

Outre ce parc, la place Iona-Monahan, situé au coin de la rue Chabanel Ouest et de l'avenue de l'Esplanade, anime localement la rue pour les personnes travaillant et résidant dans le secteur, avec son mobilier et son art urbains.

Enfin, le parc Yvette-Brillon est un espace vert récemment créé lors de la planification du projet Voltige. Situé au cœur des tours résidentielles, celui-ci a donc pour objectif de desservir les habitantes et les habitants du projet.

Image 5. Parc Saint-Simon-Apôtre et place Iona-Monahan



Source : Arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville

Image 6. Le 2200 et le 1800, rue Sauvé Ouest —
Projet Voltige, 2023



Source : Développement immobilier Society inc.

Encadré 9. Le projet Voltige

Le projet Voltige est un projet résidentiel et commercial dont la construction s'est amorcée en 2018 par l'édification d'une première tour résidentielle de 26 étages. Situé à la jonction de la rue Sauvé Ouest et de l'autoroute des Laurentides, le site accueillait auparavant une grande surface commerciale et son stationnement sur un terrain de près de 35 hectares.

Le projet revêt un certain intérêt en démontrant les possibilités de conversion d'un espace commercial peu dense vers un projet résidentiel d'un cadre bâti beaucoup plus dense, qui, à terme, accueillera environ 850 logements au total, tout en conservant sensiblement le même nombre de mètres carrés commerciaux.

À terme, le projet devrait accueillir cinq tours résidentielles et commerciales de hauteurs variant de 6 à 26 étages, dont un bâtiment résidentiel consacré au logement social construit en 2018.

Image 7. La Fabrique 125, située au 125, rue Chabanel Ouest, 2023



Source : Arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville

Encadré 10. Le 125 Chabanel Ouest

Connu aussi sous le nom de « La Fabrique 125 » lors de sa phase de mise en marché, le 125 Chabanel Ouest est un bâtiment de sept étages construit durant les années 1960. Celui-ci avait été érigé à l'origine pour l'usage industriel et les manufactures, et certains des espaces avaient été convertis en bureaux au fil des années.

Toutefois, en 2010, l'immeuble subit une transformation plus que majeure lors de la conversion de la plupart des planchers supérieurs en lofts résidentiels. Environ 192 unités résidentielles ont pu ainsi être créées, tout en conservant le gabarit et la forme du bâtiment d'origine.

Geste important, il s'agit d'un projet d'intérêt pour l'avenir du secteur Chabanel, étant le témoin de ce scénario possible de conversion et de mixité d'usages pour d'autres bâtiments du secteur.

Image 8. Représentation architecturale du projet sur l'ancien terrain du 9300, rue Meilleur, 2022



Source : Geiger Huot architectes

Encadré 11. Le 9300 Meilleur

Le terrain de l'ancien bâtiment portant le numéro 9300 de la rue Meilleur est un autre projet de reconversion d'un ancien espace industriel vers un projet d'espaces résidentiels et commerciaux.

Le site de 1,6 hectare abrite un ancien entrepôt militaire datant de l'usine de la Montreal Works. Passant de firme d'investissement à une autre au fil des décennies sans qu'un usage structurant ne puisse s'y établir, l'ancien bâtiment militaire est démoli en 2023 afin de laisser place à un projet résidentiel de six immeubles résidentiels, qui offriront environ 1300 nouveaux logements et des surfaces commerciales répondant aux besoins des nouveaux résidents et résidentes du secteur. Une part de ces logements servira les fins de logements sociaux.

Concept d'ensemble intéressant, le projet sera adjacent à la gare de train de banlieue Chabanel. Il offrira une rue intérieure partagée et verdie, selon le concept hollandais de la woonerf. L'ajout d'un bâtiment mixte de 15 étages devrait significativement changer le paysage urbain, s'harmonisant avec les hautes tours de la rue Chabanel.

3. Transport et mobilité

Le secteur du District central accueille quotidiennement de nombreux travailleurs et travailleuses ainsi que la clientèle des divers commerces. La voiture demeure le moyen de transport privilégié pour les déplacements.

TRANSPORT ROUTIER

De par la proximité d'un des plus importants carrefours autoroutiers de la métropole et du type de fonctions urbaines qu'il accueille, le secteur du District central demeure largement dépendant des déplacements effectués en voiture et du transport de marchandises par camion. Une trame routière extensive et hiérarchisée sillonne donc le territoire (voir la carte 7).

Les nombreuses artères principales qui traversent le District central témoignent de l'importance accordée au transport routier dans le développement du secteur. Notamment, le boulevard de l'Acadie, avec ses six voies de circulation, possède une emprise de près de 35 mètres.

Sur le plan de la circulation interne du territoire d'étude, la trame routière se consolide autour des rues Meilleur et Chabanel qui permettent de franchir les barrières formées par les voies ferrées.

Cette dépendance à la voiture s'observe dans les données sur les déplacements recensés par l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM). Les figures 7 et 8 représentent quelques-unes des données de l'Enquête Origine-Destination de 2018 qui portent sur les habitudes de déplacements vers le District central. Les données démontrent ainsi que la voiture (auto

conducteur et auto passager) est employée par plus de trois personnes sur quatre lors d'un déplacement vers le secteur. Les transports en commun (autobus et métro) ainsi que le transport actif (marche et vélo) demeurent marginaux, représentant moins de 25 % des déplacements recensés en une journée.

Également, les données nous renseignent sur les principaux motifs de déplacement vers le territoire du District. Selon ces données, la majeure partie des déplacements demeurent liés au travail et au magasinage.

Le camionnage est également très présent dans le District central. La carte 8 présente le réseau de camionnage établi par règlement et qui dessert les secteurs industriel et d'affaires du District central.

Une des conséquences des déplacements en voiture est la prépondérance des espaces dédiés au stationnement. En 2022, environ 58 hectares étaient consacrés à des fins de stationnement et plus du tiers de ces espaces se situaient dans le Marché Central. La carte 9 représente les surfaces estimées consacrées au stationnement.

Les activités de nature manufacturière et de marchandises de gros entraînent une présence marquée des zones de chargement. Ces zones, lorsqu'elles débordent sur le domaine public, peuvent devenir une source de conflits avec l'automobile et représenter des enjeux de sécurité pour les piétons et cyclistes.

Figure 7. Modes de déplacement vers le District central (24 heures)

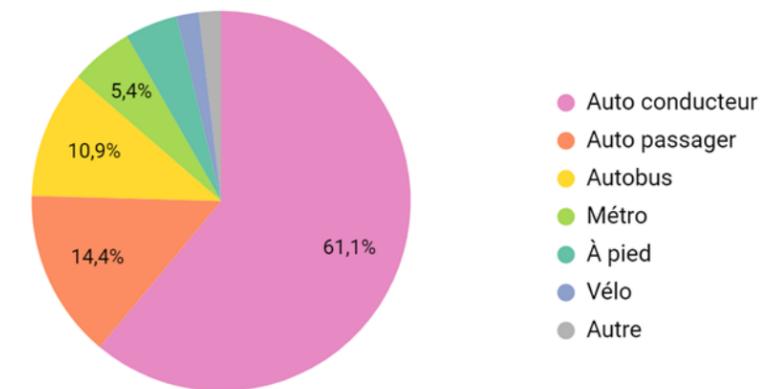


Figure 8. Motifs de déplacement vers le District central (24 heures)

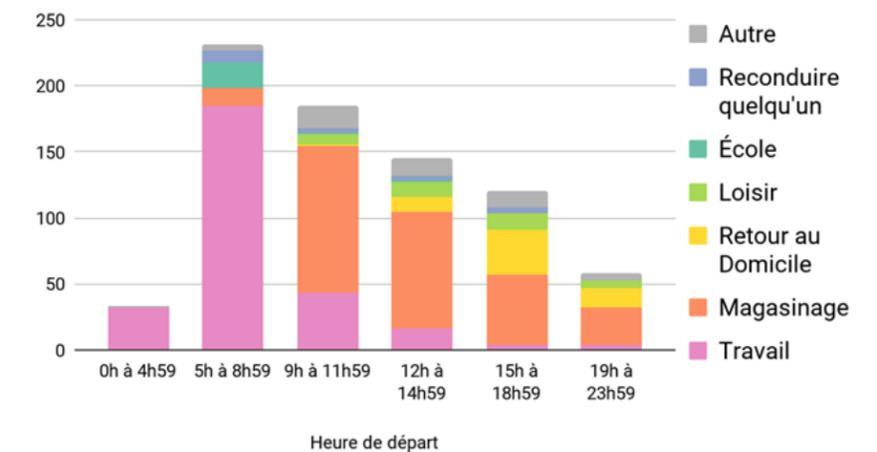


Image 9. Espaces de stationnement situés dans le Marché Central et à proximité de la rue Meilleur



Source : Arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville



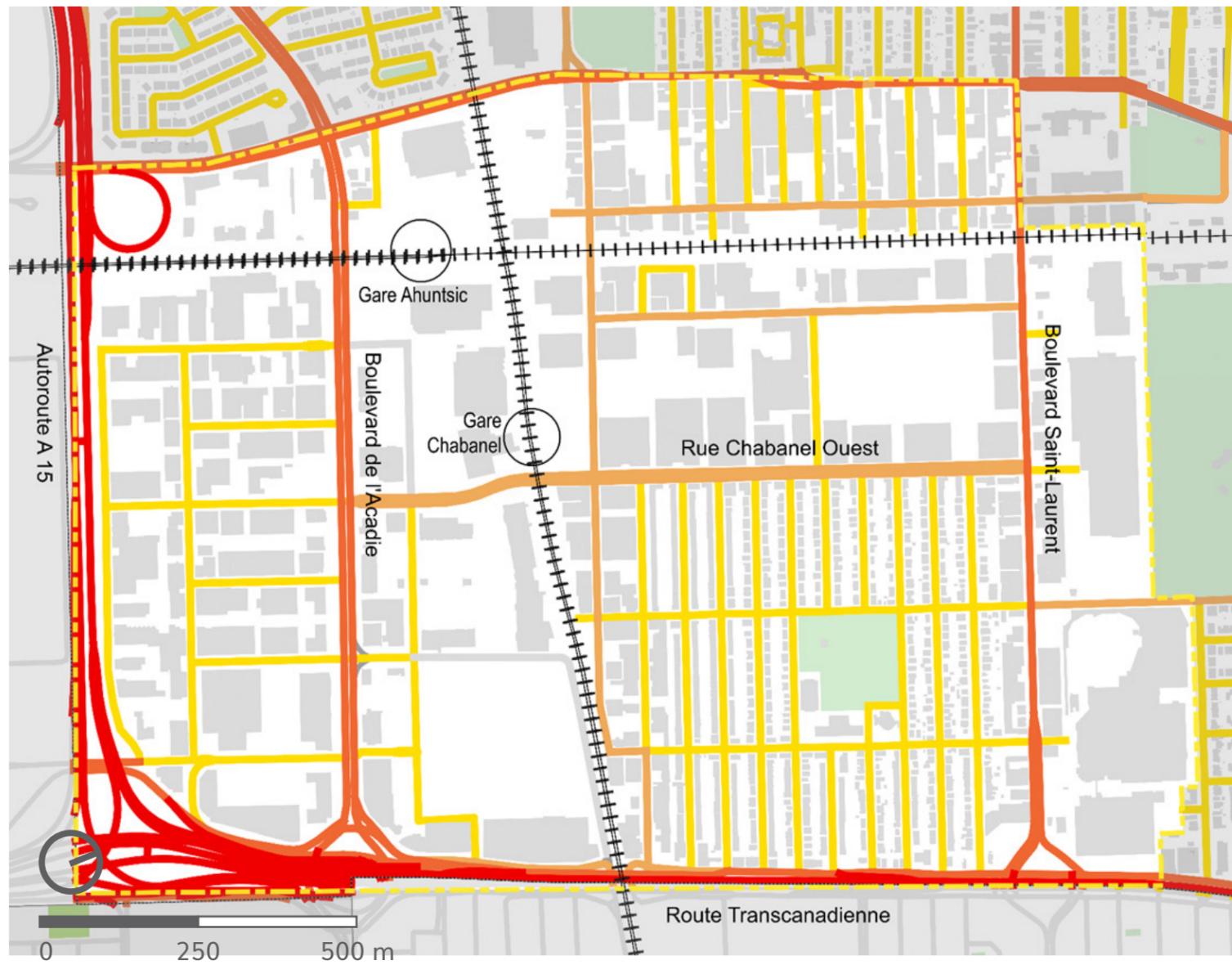
Image 10. Emprise et coupe du boulevard de l'Acadie, coin de Louvain Ouest



Source : Arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville



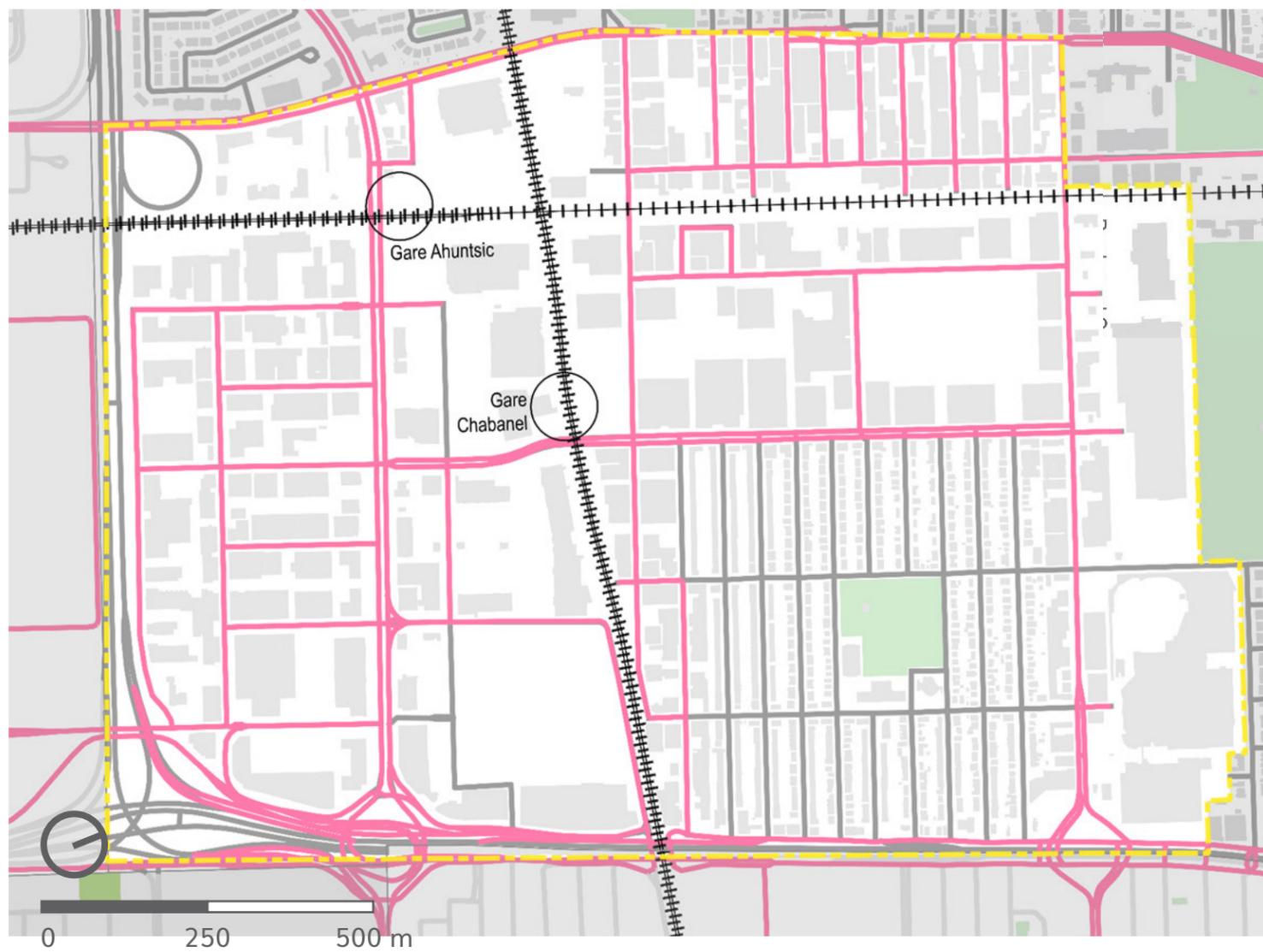
Carte 7. Hiérarchie du réseau routier sur le territoire du District central



Légende :

- Autoroute
- Artère principale
- Route collectrice
- Rue privée
- Rue locale

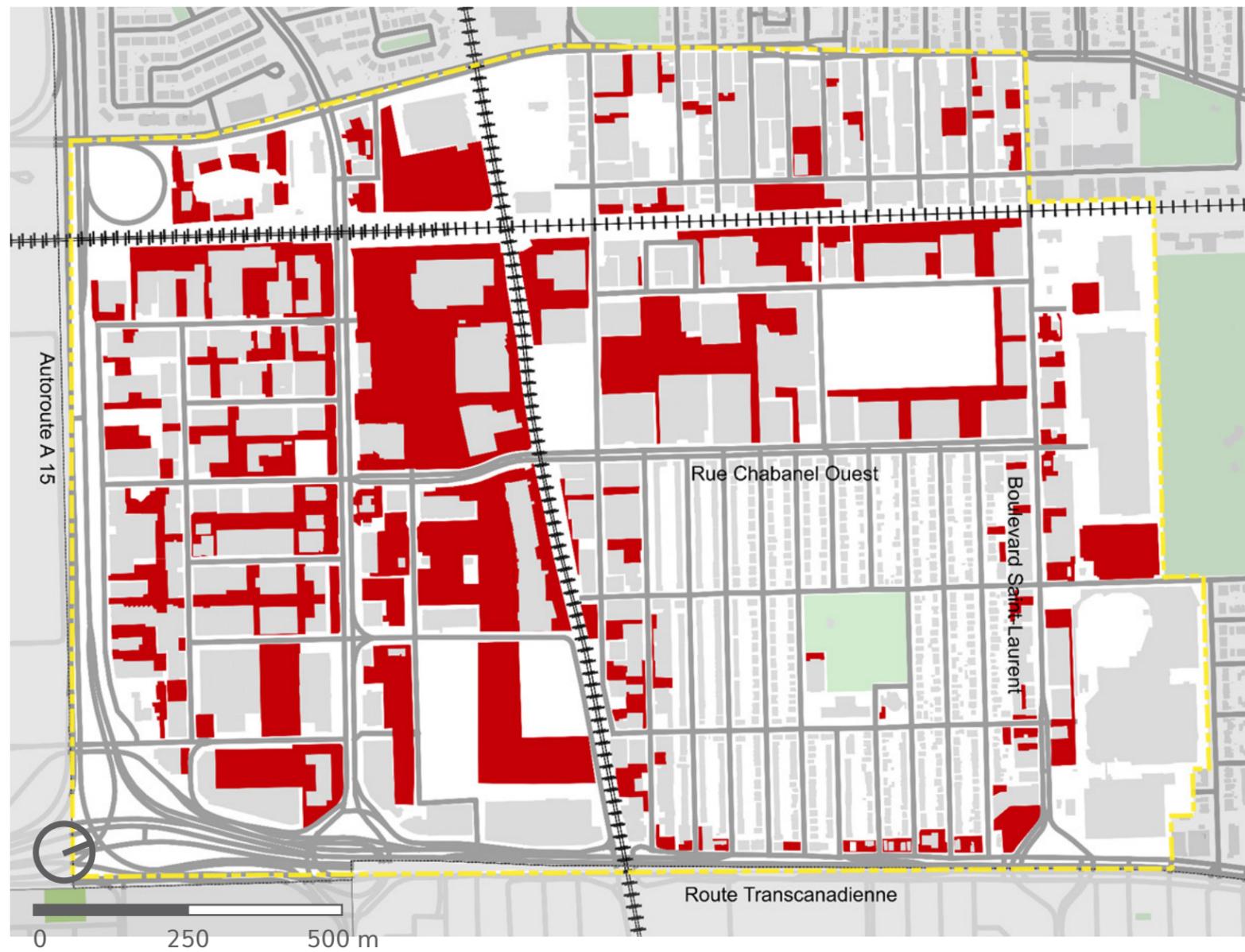
Carte 8. Réseau de camionnage dans le District central



Légende :

— Voie de transit

Carte 9. Surfaces consacrées au stationnement extérieur et aires de circulation dans le District central, 2022



Légende :

 Surfaces consacrées au stationnement extérieur

TRANSPORT COLLECTIF

Les données de l'Enquête Origine-Destination le démontrent, les transports collectifs demeurent sous-utilisés dans le secteur du District central. Malgré la présence d'équipements structurants à proximité, tels que le métro et les deux gares de train de banlieue, la majorité des déplacements en transport collectif se font via le réseau d'autobus de la Société de transport de Montréal (STM).

Dans le même ordre d'idées, un système rapide par bus (SRB) caractérisé par un aménagement de voies réservées et de feux prioritaires, permet un rabattement rapide vers les stations Sauvé et Côte-Vertu. D'autres voies réservées sont implantées sur certaines parties des boulevards de l'Acadie et Crémazie Ouest.

La portée et l'influence des deux gares de trains de banlieue demeurent limitées. La faible fréquence de passages en dehors des heures de pointe et la nature même du service de train de banlieue, axé sur les déplacements pendulaires vers le centre-ville, limitent leur incidence sur les déplacements.

Enfin, situé à moins de 500 mètres du District central, les futures gares Côte-De-Liesse et Du Ruisseau du Réseau express métropolitain (REM) permettront un rabattement des déplacements vers cet autre mode de transport collectif structurant. Cette nouvelle offre permettra sans doute également de favoriser les modes de transport alternatifs à l'automobile dans le secteur.

TRANSPORT ACTIF

Toujours selon l'Enquête Origine-Destination de 2018, l'utilisation des modes de transport actifs dans le District central demeure moindre qu'ailleurs dans l'arrondissement. Les nuisances engendrées par les différents usages, la faible densité et le manque d'aménagements sécuritaires et adaptés rendent les déplacements à pied ou à vélo difficiles et peu attrayants.

En ce qui concerne le vélo, le manque d'infrastructures cyclables est assez marquant, tel qu'illustré à la carte 11. Les voies ferrées demeurent des barrières difficiles à franchir et les passages sous les voies ferrées constituent des points de conflit potentiel entre les différents usagers de la route. Un passage à niveau pour piétons et cyclistes sur la voie ferrée du CP existe toutefois dans la partie sud du District, près du boulevard Crémazie. En 2023, de nouveaux aménagements cyclables sur la rue Legendre et l'avenue de l'Esplanade ont permis d'amorcer un décroisement du District central et un accès sécuritaire au Réseau express vélo (REV), localisé dans l'axe Berri/Lajeunesse à l'est du secteur.

Pour ce qui est du vélo en autopartage, le réseau BIXI s'est implanté depuis quelques années sur la rue Chabanel et plus récemment, dans le Marché central.

Malgré la présence de trottoirs sur la plupart des rues du District, le parcours piéton demeure peu convivial dans son ensemble. Les distances de marche, la nature des activités, le manque de mobilier urbain, la présence de camionnage et d'intersection peu sécuritaire contribuent à créer des milieux peu invitants pour les déplacements à pied. Les nombreux espaces asphaltés, consacrés notamment au stationnement, exposent les piétonnes et piétons aux vents et au froid en période hivernale, en plus de créer des îlots de chaleur durant l'été. À l'instar du vélo, le franchissement des voies ferrées demeure un enjeu de sécurité, à l'exception de la rue Chabanel, où des trottoirs plus larges et en site propre ont été réaménagés.

Enfin, certains endroits du District central demeurent tout de même propices à la marche. C'est le cas entre autre du quartier Saint-Simon et de la rue Chabanel Ouest qui a récemment été réaménagée à l'intention des piétonnes et piétons.





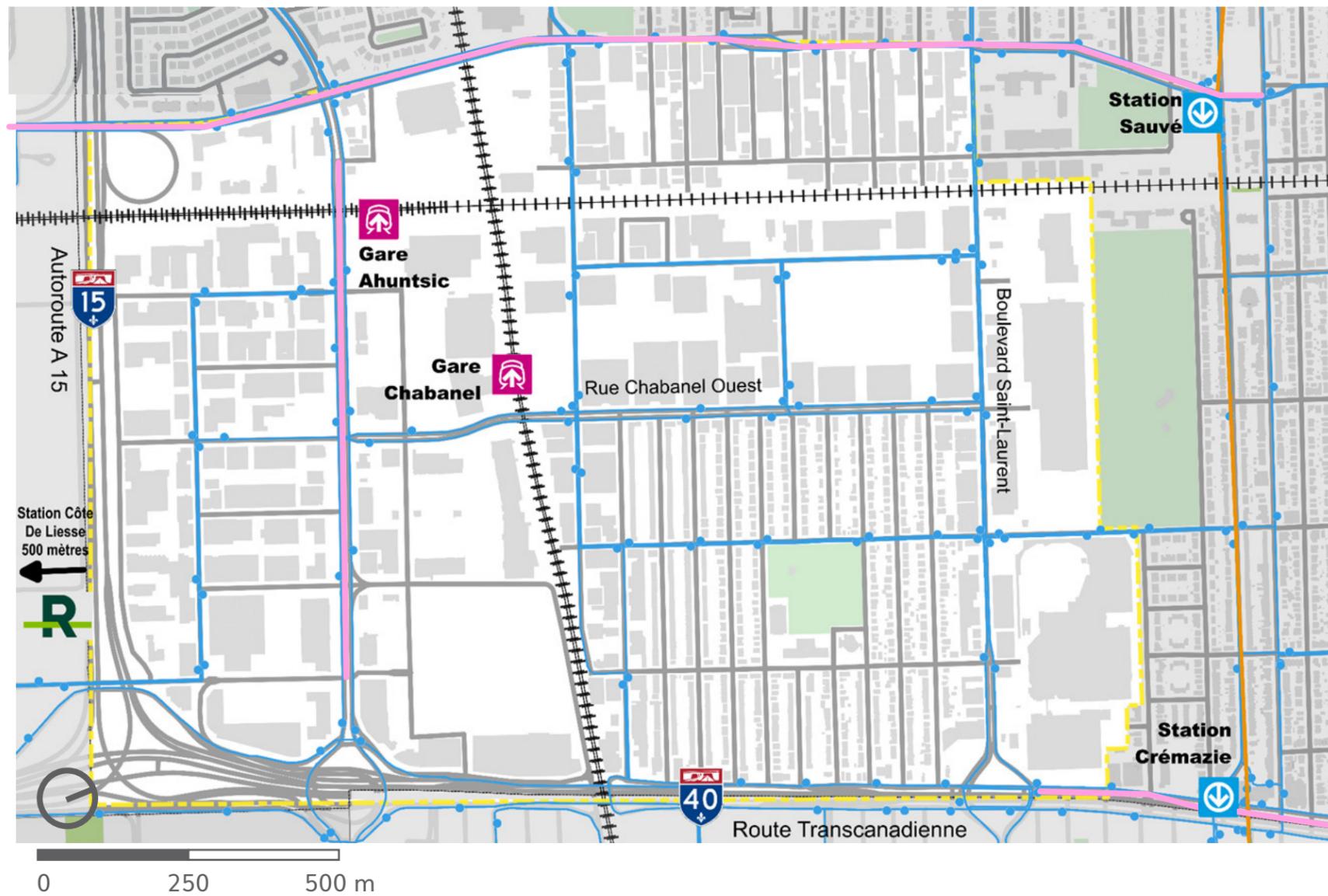
Encadré 12. Le Plan local de déplacements

Le Plan local de déplacements (PLD) de l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville a été publié en 2019 et a permis de dresser un portrait du transport, à travers les divers modes de déplacement, ainsi que de mettre en œuvre un plan d'action favorisant l'atteinte des objectifs et des cibles ainsi fixés. L'ensemble des mesures proposées se divise en quatre grands thèmes principaux : les modes actifs, le transport collectif et l'usage partagé de l'automobile, l'apaisement et le partage de l'espace public, le stationnement et la livraison.

Pour le District central, le PLD signifie surtout une série d'interventions visant à rompre la dépendance à l'automobile et à améliorer la sécurité des piétonnes, des piétons et des cyclistes sur ce territoire d'emplois et de commerces. Le plan comprend également des mesures concernant l'aménagement, la disposition des stationnements et des aires de chargement.

Le réaménagement d'intersections, la mise en place de traverses piétonnes, la création de nouveaux liens cyclistes, l'identification de nouveaux axes structurants pour l'autobus et la mise en œuvre efficace établissant des liens vers le nouveau REM sont autant de solutions proposées pour augmenter la place du transport actif et du transport collectif au sein du District central.

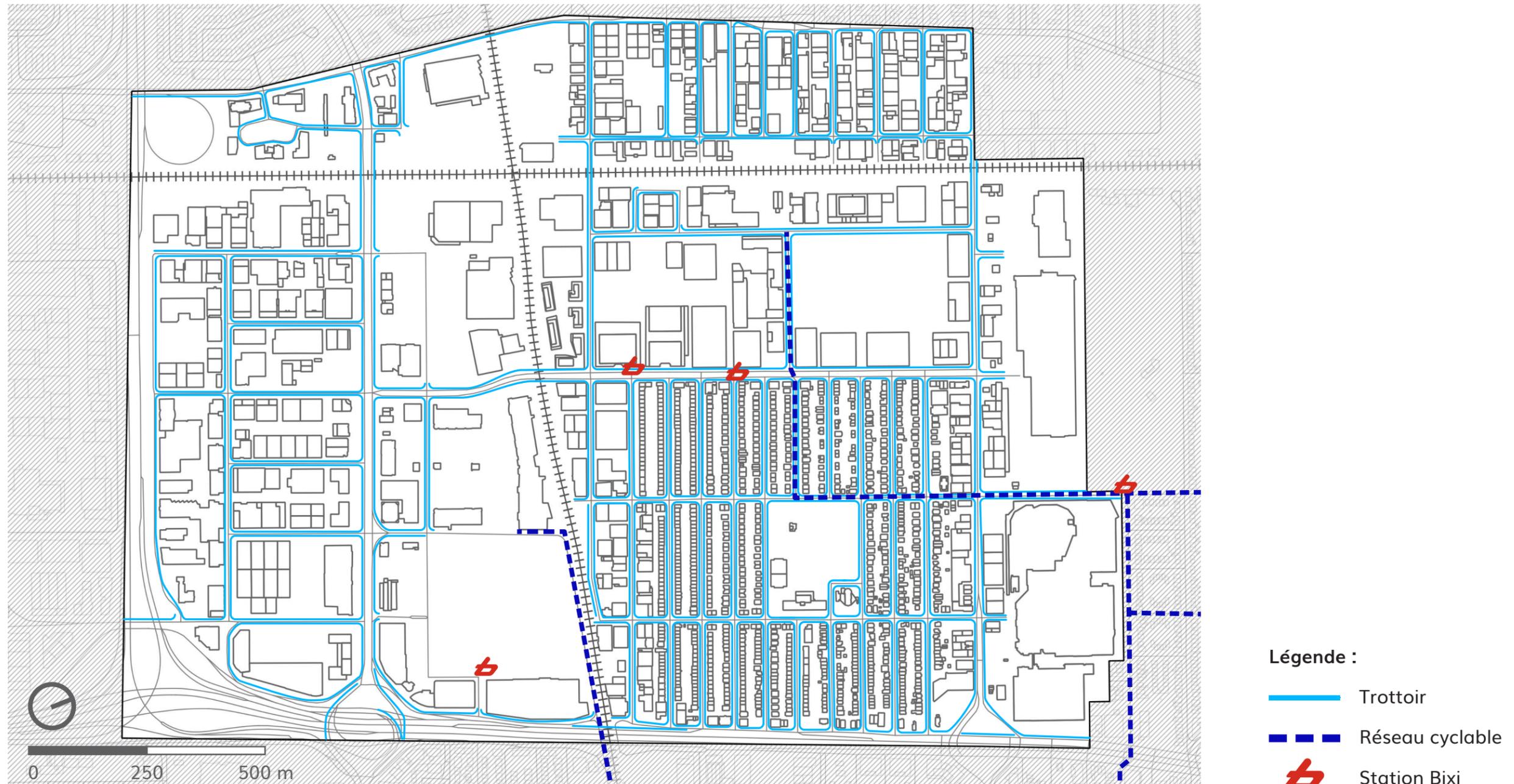
Carte 10. Transport collectif sur le territoire du District central



Légende :

- Métro ligne 2 - Orange
- Arrêts d'autobus STM
- Ligne d'autobus STM
- Voie réservée pour autobus

Carte 11. Transports actifs sur le territoire du District central, janvier 2024



4. Cadre bâti et typomorphologie des lieux

CADRE BÂTI

À l'instar des fonctions urbaines du territoire, le cadre bâti sur le territoire du PPU est largement diversifié, autant en matière de période de construction que de taille. On dénote ainsi une forte variabilité parmi les différents secteurs du District selon les fonctions urbaines représentées et les périodes d'urbanisation recensées précédemment. Les cartes 12 et 13 qui suivent nous permettent de voir la répartition des bâtiments selon la hauteur en nombre d'étages et selon certaines périodes de construction.

Le quartier Saint-Simon offre un cadre bâti typique des quartiers résidentiels montréalais de l'après-guerre. Une trame orthogonale forme l'ossature d'un quartier d'un bâti compact et d'habitations, soit de deux étages dans la plupart des cas.

En contraste, les autres secteurs proposent un gabarit et des hauteurs bâties qui sont plus grands et parfois même beaucoup plus imposants, répondant aux fonctions, industrielles, commerciales et de bureaux des divers sous-ensembles du District qui se côtoient.

Le Marché Central se distingue par ses grandes surfaces commerciales de faible hauteur et de faible emprise, ces derniers étant largement occupés par les immenses aires de stationnement.

Pour sa part, le secteur Chabanel se compose d'un cadre bâti fortement identitaire marqué par ses tours de bureaux de huit à quinze étages et d'une forte imlantation au sol. Ce cadre bâti unique dans le secteur est notable sur le front de la rue Chabanel principalement, mais aussi sur le boulevard Saint-Laurent et la rue Meilleur.

Les autres parties du secteur d'emplois à l'est de la voie ferrée du CP sont plus limitées en matière de hauteur et de gabarit au sol. Les bâtiments en bordure de la rue de Louvain Ouest ainsi que ceux situés dans le sous-ensemble Port-Royal au nord correspondent à des bâtiments industriels d'une emprise au sol élevée, mais moindre que sur Chabanel, mais surtout d'une hauteur de bâtiments beaucoup plus modeste, d'un ou deux étages en grande partie.

Pour sa part, le secteur à l'ouest du boulevard de l'Acadie est caractérisé par un cadre bâti de faible hauteur, à l'exception des bâtiments situés en bordure de l'autoroute 15, et d'une grande emprise au sol. La place de l'automobile y est omniprésente et l'espace consacré aux quais de chargement demeure important.

Enfin, le projet résidentiel Voltige fait également figure d'exception avec ses tours résidentielles de faible emprise au sol et d'une hauteur allant jusqu'à vingt-six étages. Dans l'ensemble, il en résulte des zones de transition et de potentiels conflits méritant une attention particulière dans la programmation future du développement du secteur.

Image 11. Triplex, avenue du Parc



Source : Arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville

Image 12. Bâtiment industriel, secteur Port-Royal
(480, rue de Port-Royal Ouest)



Source : Arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville

Image 13. Tour Voltige (2020, rue Sauvé Ouest)



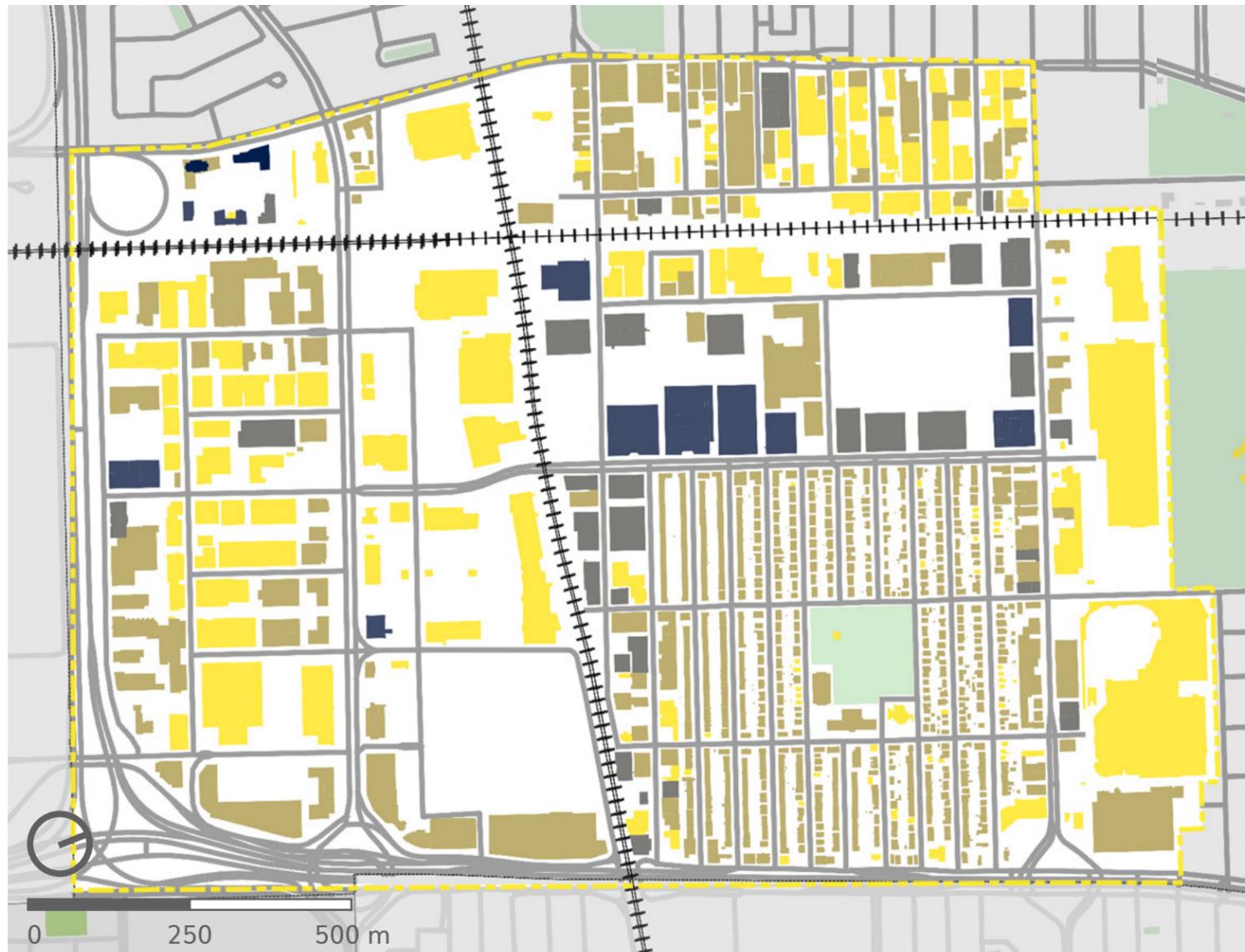
Source : Arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville

Image 14. Bâtiment industriel, secteur Chabanel
(9600, rue Meilleur)



Source : Arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville

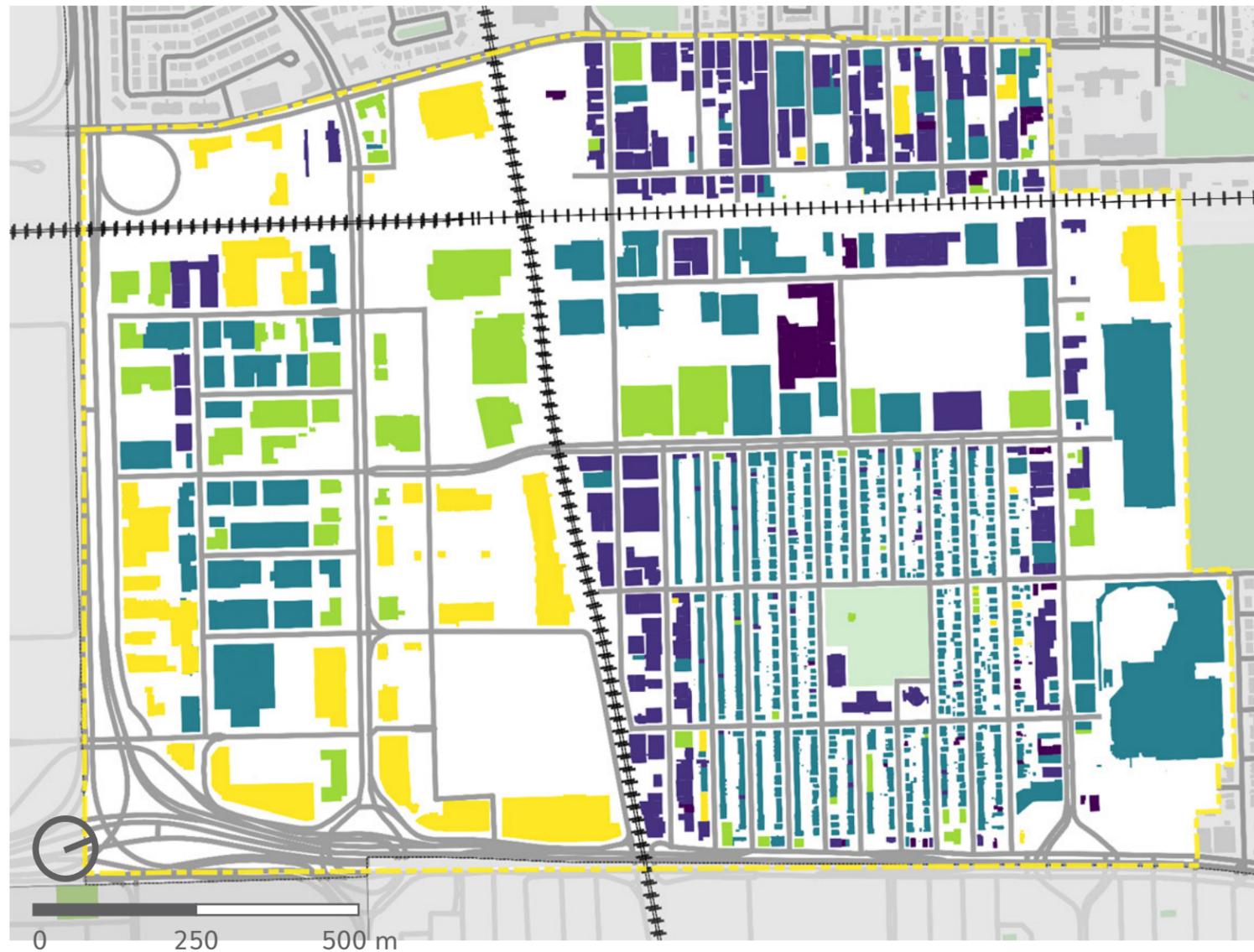
Carte 12. Hauteur des bâtiments dans le District central



Légende :

- 0 - 1 étages
- 2 - 3 étages
- 4 - 8 étages
- 9 - 16 étages
- 17 - 26 étages

Carte 13. Périodes de construction du cadre bâti



Légende :

Période de construction:

- Avant 1950
- 1951 à 1965
- 1966 à 1980
- 1981 à 2000
- Après 2001

ESPACES ET TRAMES

Le quartier résidentiel Saint-Simon et le sous-ensemble industriel Port-Royal ont été organisés autour de la trame orthogonale montréalaise, formée de parcelles rectangulaires allongées dans l'axe des rues nord-sud. Les espaces libres y sont plus rares qu'ailleurs dans le District central, particulièrement dans le secteur Port-Royal.

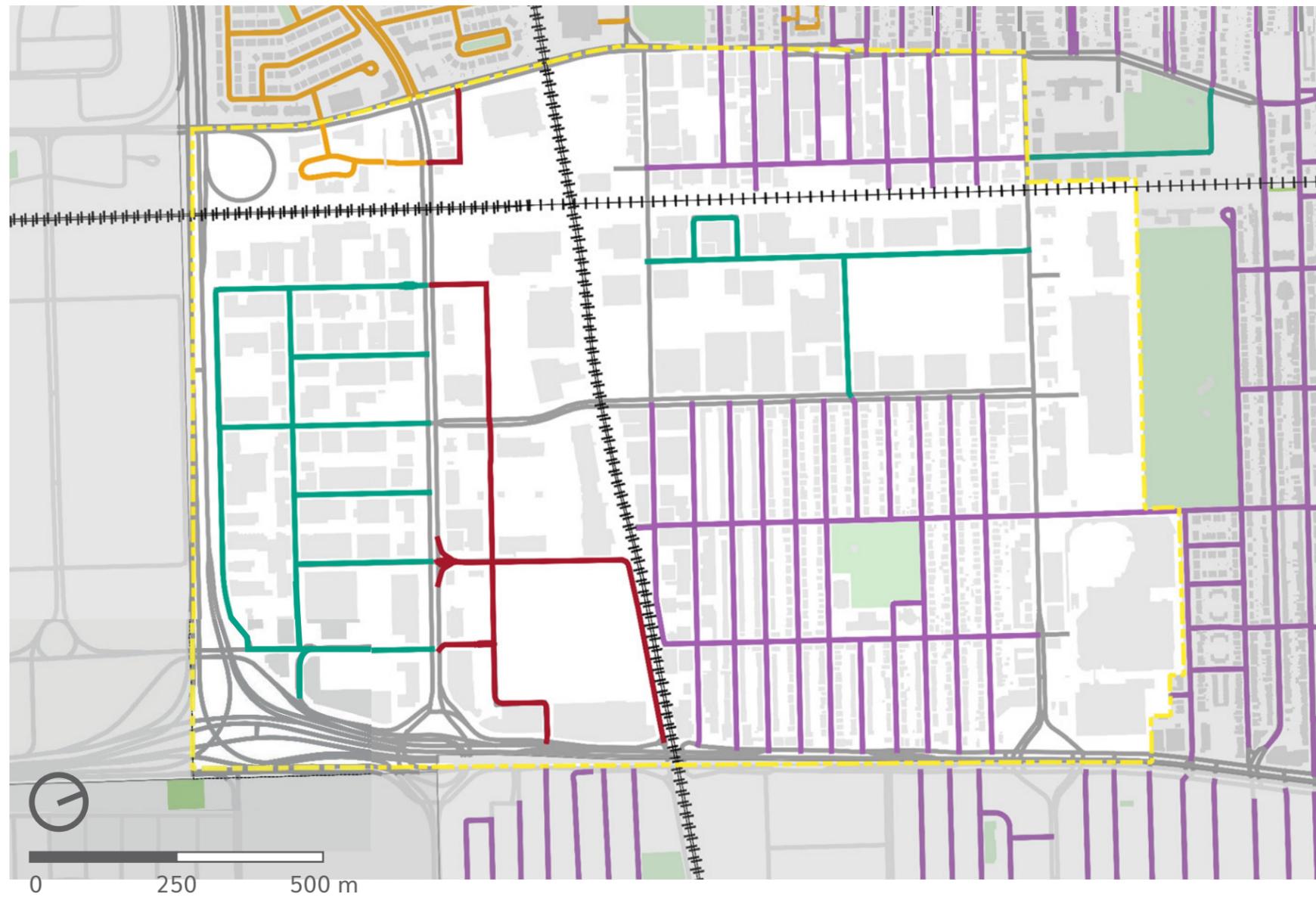
Le reste du territoire d'étude est quant à lui beaucoup plus variable et possède des parcelles de terrains généralement plus grandes et de tailles beaucoup plus différenciées. Le Marché Central marque particulièrement l'organisation de la trame avec peu de rues publiques en son cœur et de très larges parcelles privées de terrain.

Le quadrilatère de la rue Chabanel, des voies ferrées et du boulevard Saint-Laurent est aussi distinctif, puisqu'il n'est composé que de trois très grandes parcelles, sans séparation par des voies de circulation publiques, favorisant ainsi peu la circulation interne. Il s'agit là de traces perceptibles de l'ancien site militaire de la Montreal Works.

Finalement, le secteur à l'ouest du boulevard de l'Acadie offre également des lots de grandes superficies, faiblement percés par des corridors de déplacement nord-sud parallèles au boulevard de l'Acadie.



Carte 14. Trame urbaine



Légende :

- Trame irrégulière - Marché Central
- Trame organique résidentielle
- Trame orthogonale montréalaise
- Trame irrégulière industrielle

Carte 15. Plan masse du secteur



VERDURE ET ÎLOTS DE CHALEUR

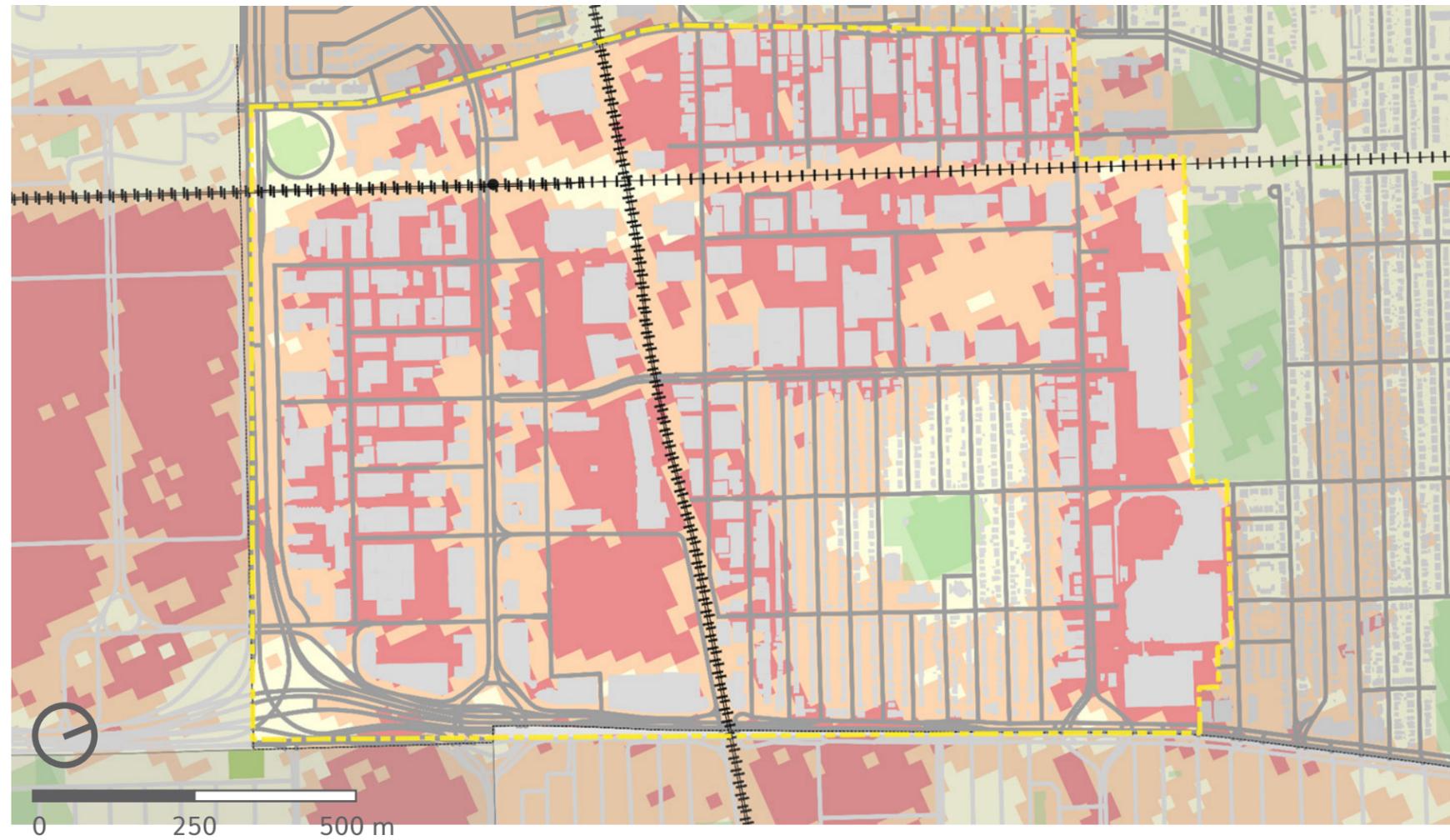
Les nombreux îlots de chaleur et le manque de végétation qui caractérisent le secteur s'expliquent surtout par la présence marquée des espaces dédiés au stationnement, aux voies de circulation et aux zones de chargement (carte 16).

À travers le temps, la fonction des sous-ensembles, axée en grande partie sur les activités manufacturières et commerciales, a eu pour effet de créer un manque en terme d'espaces publics et de parcs dans la plupart des sous-ensembles du territoire.

Le parc Saint-Simon-Apôtre constitue le seul espace vert structurant dans l'ensemble du secteur. La place Iona-Monahan, récemment aménagée et végétalisée au coin de l'avenue de l'Esplanade et de la rue Chabanel, constitue un geste intéressant, mais limité dans sa portée. La création du parc Yvette-Brillon, accompagnant un ensemble résidentiel récent, représente aussi un effort notable.

Les autres espaces végétalisés du District central demeurent isolées, très peu aménagées et fréquemment situés en bordure de rue. La carte 17 démontre les zones de canopée observées sur le territoire, ainsi que les arbres de rue recensés dans le registre de la Ville.

Carte 16. Îlots de chaleur, 2019



Légende :

- Îlot de chaleur
- Température plus chaude que la moyenne (à risque)
- Température proche de la moyenne
- Température plus froide que la moyenne
- Îlot de fraîcheur

Carte 17. Canopée et arbres publics recensés parmi le District central, 2019



Légende :

- Arbre public
- Canopée
- Parc (affectation PU)

BARRIÈRES ET CONTRAINTES

La nature de la production dans certaines industries, le camionnage associé aux activités des secteurs d'emplois et la présence de deux voies ferrées et de deux autoroutes au sein et au pourtour du secteur des gares sont des éléments à considérer lors de l'organisation des fonctions urbaines et des parcours de déplacement. En ce sens, il est important de cerner ces sources de contraintes et d'incompatibilité afin de guider la mise en place d'un cadre de planification adéquat.

Il est important de préciser, dans un premier temps, que le secteur du District central est délimité par de telles barrières. Les autoroutes 15 et 40 délimitent en effet la partie ouest et sud du secteur d'analyse. Ces autoroutes ont été conçues en même temps que le territoire d'étude s'urbanisait. Elles ont donc contribué fortement à créer un milieu quelque peu isolé et fortement dépendant de la voiture. Les autoroutes forcent finalement une connectivité urbaine plus naturelle vers le nord et l'est, vers le quartier Youville qui partage une trame urbaine et un cadre bâti fortement similaire à celui du District central.

Dans un second temps, les corridors ferroviaires jouent également un rôle de barrières internes entre les parties du District central. L'ouest et l'est de ce secteur sont en effet assez distincts.

Les points de franchissement, autant de la voie ferrée nord-sud du Canadien Pacifique que est-ouest du Canadien National, sont peu nombreux et souvent aménagés de manière limitative pour le transport actif. Composer avec ces barrières devient donc un enjeu de premier plan pour l'avenir du District central. La traversée d'obstacles tels que des voies ferrées constituent un défi majeur en terme de logistique et d'investissement. La primauté accordée au développement de nouveaux quartiers plus autonomes et diversifiés dans ses activités devient plus qu'essentielle afin de répondre aux besoins actuels et souhaités.

Le complexe de la STM, situé au 8845, boulevard Crémazie Ouest, comprenant un large site s'étalant du boulevard Crémazie à la voie ferrée du CN, joue également un rôle structurant dans la délimitation du District central et dans sa connectivité aux secteurs urbains plus à l'est.

En ce qui a trait aux fabriques et aux usines pouvant générer des risques particuliers graves (explosion, déversement de produits chimiques, etc.) ou à fortes incidences sur le milieu (fortes odeurs, bruits, etc.), aucune entreprise de catégorie d'usages I.5 (industrie lourde avec nuisance sur le milieu) et supérieure n'est enregistrée actuellement sur le territoire du PPU.

Néanmoins, tel qu'indiqué auparavant, les secteurs à l'ouest du boulevard de l'Acadie et des rues de Chabanel et de Port-Royal demeurent toujours des lieux d'emplois où les activités de fabrication et de transport de marchandises peuvent générer suffisamment d'externalités pour avoir une incidence sur les usages plus sensibles (habitations, écoles, équipements collectifs).

Enfin, tel que stipulé dans le schéma d'aménagement révisé et dans le plan d'urbanisme, les abords des corridors de transport ferroviaire et autoroutier constituent également des milieux où le bruit, la poussière et les risques d'accidents rendent moins propice l'implantation d'usages sensibles.

Image 15. Barrière physique importante, le boulevard Crémazie Ouest et l'autoroute Métropolitaine



Source : Arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville

5. Analyse foncière

PROPRIÉTÉS PUBLIQUES

Outre le réseau routier local et supérieur ainsi que les parcs et les espaces publics, peu de terrains sur le territoire du District central appartiennent à un palier gouvernemental, une société paragonnementale ou encore à la Ville de Montréal.

Les principales propriétés publiques situées sur le territoire du District se limitent à :

- Poste de transformation Fleury, 585, rue de Port-Royal Ouest, Hydro-Québec;
- Habitation Esplanade Roma-Martin, 8873-8885, avenue de l'Esplanade, Société d'habitation du Québec;
- École primaire Saint-Simon-Apôtre, 195, rue de Beauharnois Ouest, Centre de services scolaire de Montréal;
- École primaire John Caboto Academy, 8895, rue Meunier, Commission scolaire English Montreal;
- Caserne de pompier 49, 9270, boulevard Saint-Laurent, Ville de Montréal;
- Centre de transport STM Legendre, 55, rue Legendre Est, Société de transport de Montréal;
- Bureaux administratifs et ateliers de la STM, 8845-8895, boulevard Saint-Laurent, Société de transport de Montréal.

En considération de l'ensemble du territoire du District central, ces propriétés ont une incidence limitée sur la structure foncière et l'aménagement des activités, à l'exception de celles de la STM, qui forment la limite est du territoire du PPU.

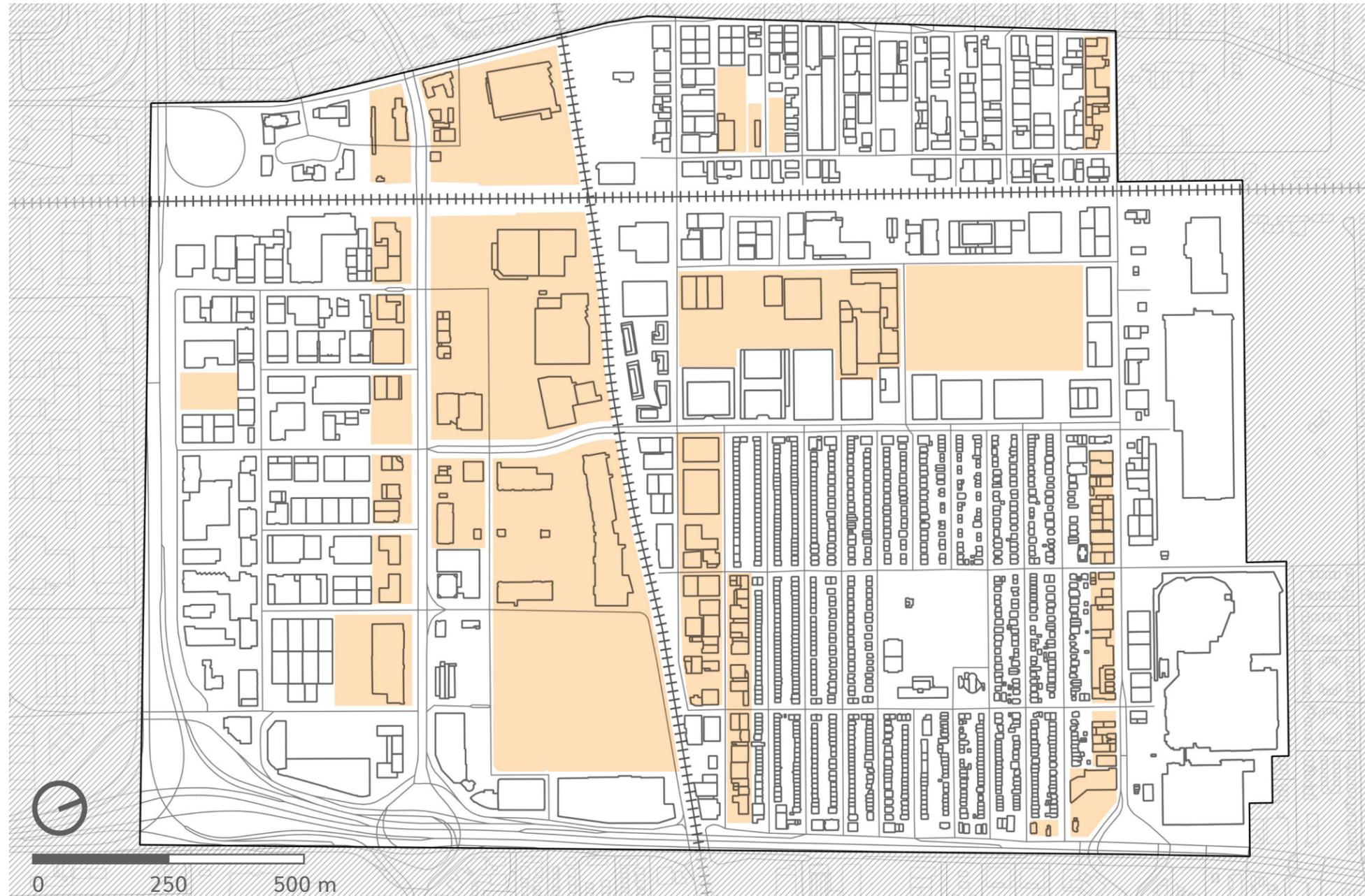
POTENTIELS DE REDÉVELOPPEMENT ET LIEUX VACANTS

L'analyse foncière du territoire nous permet également de déceler les terrains présentant un grand potentiel de redéveloppement ainsi que les terrains vacants sur le territoire du District central.

L'analyse menée lors de l'élaboration du plan de développement économique de l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville en 2022 a permis de repérer les territoires représentant ces meilleurs potentiels. La carte 18 reprend ces conclusions appliquées dans le contexte du territoire étudié dans le présent plan.

Ensemble, ces terrains représentent environ 7,5 hectares de territoire vacant à développer et près de 63 hectares de territoire à redévelopper. Ces derniers ont été identifiés sur la base d'un examen du niveau d'utilisation du sol actuel comparativement à l'approche plus optimale préconisée par la planification des aires TOD.

Carte 18. Potentiels de développement dans le District central



Légende :

 Potentiel de développement

6. Les sous-ensembles urbains et zones du District central

Comme indiqué, le secteur du District central est un territoire qui s'est construit lors de différentes époques afin de répondre à des vocations bien différentes. Nous notons qu'il en résulte un territoire s'exprimant à travers cinq parties aux identités distinctes.

La carte 19 indique ces cinq grands sous-ensembles résultant de cette analyse :

- Sous-ensemble Chabanel;
- Sous-ensemble de Port-Royal;
- Sous-ensemble Marché Central;
- Sous-ensemble Saint-Simon;
- Sous-ensemble Charles-De La Tour.

D'autres zones de moindre envergure, constituant des espaces de transition entre les grands sous-ensembles ou avec des éléments hors territoire du PPU, ou encore des secteurs au développement distinct, sont également à noter sur le territoire et méritent également une identification distincte afin d'en cerner les défis de planification propres :

- Zone Voltige;
- Zone de l'Acadie;
- Zone Saint-Laurent;
- Zone Meilleur et du Parc.

La figure 9 offre un portrait sommaire des grandes particularités de ces sous-ensembles urbains et zones.

Image 16. Contraste urbain : rue Chabanel Ouest, coin Saint-Laurent



Source : Arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville

Carte 19. Sous-ensembles urbains et zones du District central

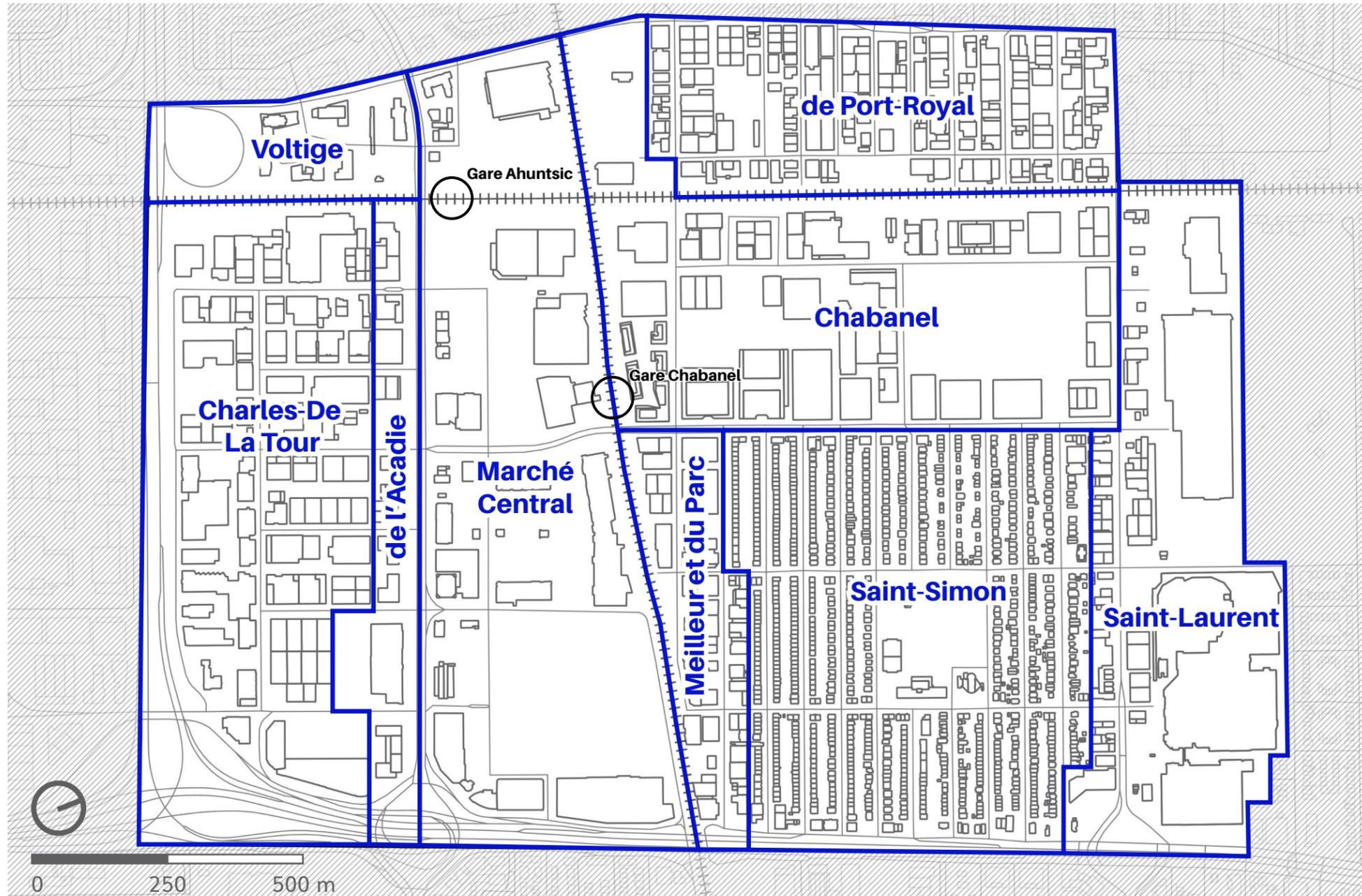


Figure 9. Portrait synthèse des sous-ensembles urbains et zones du District central

Principaux sous-ensembles et zones	Période d'urbanisation	Axes et pôles de déplacement	Fonctions urbaines	Cadre bâti	Trame bâtie et parcellaire	Verdure et îlots de chaleur	Nuisances et contraintes
Saint-Simon	Années 1950 à 1970	Rue Legendre	<ul style="list-style-type: none"> • Résidentielle • Pôles scolaire (écoles primaires) et culturel 	<ul style="list-style-type: none"> • Hauteur de 1 à 2 étages • Bâti résidentiel en implantation contiguë 	Trame orthogonale, typique des secteurs montréalais (îlots rectangulaires)	<ul style="list-style-type: none"> • Arborescence dans les cours privées des résidences • Pôle de verdure central (parc Saint-Simon-Apôtre) 	Défis d'arrimage urbain au contact du cadre bâti et usages au pourtour
Chabanel	<ul style="list-style-type: none"> • À partir de 1943 (usine Montreal Works) et décennies 1950 et 1960 • Édifices sur le front Chabanel : 1970 et 1980 	<ul style="list-style-type: none"> • Rue Chabanel et rue de Louvain Ouest • Voies ferrées du CP et du CN • Gare Chabanel 	<ul style="list-style-type: none"> • Édifices de bureaux et manufactures • Industries • Commercial lourd et entreposage 	<ul style="list-style-type: none"> • Front Chabanel de 6 à 15 étages, forte implantation au sol • Rue de Louvain Ouest : de 1 étage à 10 étages, implantation moyenne à faible au sol 	<ul style="list-style-type: none"> • Deux grands îlots centraux • Parcelles comprimées entre les rues et les voies ferrées 	<ul style="list-style-type: none"> • Verdure très limitée, arbres isolés aux limites de propriétés et en bordure des voies ferrées • Mesures de verdissement récentes sur la rue Chabanel et aménagement de la place Iona-Monahan 	<ul style="list-style-type: none"> • Présence des voies ferrées • Camionnage intensif
de Port-Royal	Années 1950 à 1970	<ul style="list-style-type: none"> • Rue de Port-Royal Ouest • Rue Sauvé Ouest • Voies ferrées du CP et du CN 	<ul style="list-style-type: none"> • Industrielle et commerciale lourdes • Utilité publique (poste HQ) • Ateliers de mécanique 	<ul style="list-style-type: none"> • Hauteur variable de 1 à 5 étages • Forte implantation au sol • Cours industrielles 	Trame orthogonale, forme rectangulaire, peu d'espace libre	<ul style="list-style-type: none"> • Verdure très limitée, peu ou pas d'espace de verdure sur les propriétés • Sans plantation sur le domaine public 	<ul style="list-style-type: none"> • Présence des voies ferrées • Camionnage intensif
Marché Central	Centre commercial : 1990 et 2000	<ul style="list-style-type: none"> • Boulevard de l'Acadie • Rue Chabanel • Voies ferrées du CP et du CN • Gares Ahuntsic et Chabanel 	<ul style="list-style-type: none"> • Grandes surfaces commerciales • Édifice de bureaux (9001 de l'Acadie) 	<ul style="list-style-type: none"> • Très faible implantation au sol • Bâti commercial de 1 ou 2 étages • Édifice de bureaux : 10 étages 	Grands îlots d'un seul tenant, séparé par des voies d'accès privées au stationnement des commerces	<ul style="list-style-type: none"> • Verdure limitée, fosses de plantation à quelques endroits dans les stationnements • Plantation le long de certaines rues 	<ul style="list-style-type: none"> • Présence des voies ferrées • Dominance du stationnement
Charles-De La Tour	<ul style="list-style-type: none"> • Parc industriel : années 1960 et 1970 • Vitrine autoroutière : années 2000 	<ul style="list-style-type: none"> • Boulevard de l'Acadie • Rues Charles-De La Tour et Jean-Pratt 	<ul style="list-style-type: none"> • Transport de marchandises (alimentation) • Industries • Production agricole (serres) 	<ul style="list-style-type: none"> • Parc industriel : 1 à 2 étages, faible implantation au sol • Vitrine autoroutière : 2 à 10 étages 	Îlots de taille moyenne divisés en quelques grands lots industriels	Verdure limitée aux bordures d'emprise publique	Présence des voies à fort débit (autoroutes)

Figure 9. Portrait synthèse des sous-ensembles urbains et zones du District central (suite)

Principaux sous-ensembles et zones	Période d'urbanisation	Axes et pôles de déplacement	Fonctions urbaines	Cadre bâti	Trame bâtie et parcellaire	Verdure et îlots de chaleur	Nuisances et contraintes
Voltige	En construction depuis 2018	Rue Sauvé Ouest	Résidentielle, RDC commercial	5 tours d'habitation de 6 à 26 étages	Tours isolées autour d'une rue circulaire	Espace vert central	<ul style="list-style-type: none"> Présence d'une voie ferrée Emprise d'une ligne de transport HQ
Saint-Laurent	Années 1950 à 1970	-	<ul style="list-style-type: none"> Commerces de gros Entreposage Édifices de bureaux et de manufactures Centre commercial de boulevard (coin Crémazie) 	<ul style="list-style-type: none"> De 6 à 10 étages dans la partie au nord de Chabanel De 1 à 5 étages au sud de Chabanel 	Lots rectangulaires d'une faible profondeur	<ul style="list-style-type: none"> Verdure limitée Pas de plantation en bordure du boulevard 	Garage et cour de service de la STM à l'est
de l'Acadie	Années 1980 et 1990	-	Commerciale et bureaux	De 2 à 4 étages	<ul style="list-style-type: none"> Commerces de boulevard Stationnement en façade 	Plantations en terre-plein central et en bordure d'emprise publique	-
Meilleur et du Parc	Années 1960 à 1970	-	<ul style="list-style-type: none"> Bureaux Ateliers de mécanique Bâtiments désaffectés 	De 1 à 6 étages	<ul style="list-style-type: none"> Forte emprise au sol Stationnement extérieur 	Verdure et plantation isolée et en bordure de la voie ferrée	<ul style="list-style-type: none"> Voie ferrée du CP Autoroute Métropolitaine



7. Synthèse : les grands constats et les enjeux de planification

À la lumière des caractéristiques du territoire, certains grands constats émergent de cette analyse. La présente section vise à préciser ces grandes lignes issues de la lecture du territoire et à en tirer les premières pistes de réflexion quant à l'avenir du milieu.

PREMIER CONSTAT

Un secteur d'emplois établi, mais à consolider et à renouveler.

Bien qu'un grand nombre de manufactures ait quitté le secteur, plusieurs commerces, entreprises de transport de marchandises et ateliers de création liés au monde de la mode et du textile perdurent et continuent de jouer un rôle essentiel dans le caractère distinctif du quartier.

Pour autant, le secteur du District central demeure un milieu dynamique, comprenant plusieurs lieux de destinations commerciales et d'emplois d'importance. Un changement de paradigme s'opère toutefois tranquillement depuis les années 2000, et l'adoption du premier PPU en témoigne. Des entreprises spécialisées en agriculture urbaine et en technologie, des ateliers créatifs, ainsi que des espaces à bureaux et même des conversions en lofts résidentiels ont su mettre à profit les grandes et abordables superficies de plancher nouvellement disponibles.

Or, ce nouvel élan se doit d'être encouragé et concrétisé dans un nouvel outil de planification et par des interventions structurantes qui pourront dynamiser celui-ci. Les vastes espaces industriels disponibles ne peuvent être conservés intégralement dans la nouvelle économie du savoir. Les activités de production qui demeurent ont des besoins en espace différents et sont compatibles avec d'autres fonctions.

DEUXIÈME CONSTAT

Un espace majoritairement minéralisé et dépendant de la voiture, malgré de nombreux efforts déployés par les acteurs du milieu afin de donner un nouveau visage au District.

À l'exception du quartier Saint-Simon, l'automobile et le camion occupent une place prépondérante dans les sous-ensembles du District central. Les barrières physiques, les usages et les tendances suivies lors du développement urbain de certains ensembles – pensons notamment au Marché Central – ont amené cette dépendance lourde de conséquences sur l'espace et la fonctionnalité des lieux.

Nombreux stationnements, verdure rare, déplacements actifs difficiles : des changements sont nécessaires si l'on souhaite y voir naître des communautés durables et optimiser les nombreuses possibilités présentes.

En effet, la présence des gares au cœur du territoire, bien qu'elles soient actuellement sous-utilisées, ainsi que d'autres infrastructures de transport collectif structurantes (métro, REM, SRB) à proximité constituent des possibilités pour rompre cette dépendance.

La création de nouveaux corridors de transport actif, la reconfiguration des larges emprises routières afin de les rendre plus hospitalières aux piétonnes et aux piétons, ainsi que les liens vers le REV à proximité demeurent aussi des solutions visant à améliorer l'espace occupé par le transport actif.



TROISIÈME CONSTAT

Des espaces à diversifier et des liens à tisser

L'analyse des différentes composantes a bien illustré un ensemble de différentes parties aux portraits bien distincts. Les liens entre les secteurs, autant dans l'espace physique que dans les fonctions elles-mêmes, sont rares et demeurent à faire.

Physiquement, les barrières que sont les voies ferrées et les grandes artères de circulation, mais aussi la taille des parcelles de terrains et l'espace occupé par le stationnement rendent difficiles les échanges et les liens complémentaires entre ces sous-ensembles. La monofonctionnalité des sous-ensembles nourrit également ce manque de connectivité et de complémentarité.

Il y a donc un enjeu à renouveler les sites de redéveloppement vers une utilisation plus diversifiée et plus compacte. La conversion des surfaces de plancher à d'autres fins constitue également une perspective vers ce changement. Le retour d'une proximité entre l'emploi et d'autres fonctions fait partie des bonnes pratiques prônées en urbanisme pour créer des villes de courtes distances à plus faible empreinte écologique, plus dynamiques et plus agréables à vivre.

Il y a également matière à trouver des occasions pour tisser des liens physiques et fonctionnels à travers des corridors de déplacement actif et de verdure entre les diverses parties du District central et des quartiers avoisinants.

QUATRIÈME CONSTAT

Une nouvelle image à ancrer

L'image du secteur a fait l'objet d'un important travail de réflexion et d'exposition au cours des dernières années. De nombreux efforts ont été déployés par les acteurs du milieu afin de donner un nouveau visage au District. Néanmoins, une importante part de l'ancienne identité de la cité industrielle et manufacturière persiste et s'ancre toujours dans l'image perçue, notamment à travers les formes bâties et les usages qu'on y retrouve. Ainsi, la Cité de la mode est toujours associée à l'identité du secteur, malgré son déclin récent. En dépit de cette perception, l'ensemble du secteur de la mode et du design représente toujours environ 800 entreprises, confirmant ainsi sa position parmi les plus importantes concentrations industrielles de l'île de Montréal. Le Marché Central demeure également un pôle identitaire marquant du territoire visé.

C'est en ce sens que l'on note que les formes urbaines et bâties actuelles, le manque de verdure, la prépondérance du stationnement, la rue et l'espace public contribuent peu, ou du même parfois de manière négative, à l'image du quartier.

Néanmoins, le renouveau du District, grâce aux efforts déployés et à l'arrivée de nouvelles activités économiques, notamment l'agriculture urbaine et les ateliers de création, marque le pas et est le présage d'un changement concret dans les formes bâties et les activités qui l'animent.

L'adoption du présent PPU prend donc son sens afin de soutenir et d'encadrer la création d'un nouveau milieu de vie complet et riche. L'approche TOD et les principes favorisant la création de communautés durables soutiennent tous deux la nécessité d'établir une identité propre au secteur et de l'ancrer sur le territoire. Le renouveau urbain recherché est donc l'occasion de marquer cette identité qui pourra s'exprimer à travers l'art urbain, l'espace public, l'architecture et les réalisations marquantes du paysage à définir.



Section 04.

VISION, ORIENTATIONS ET OBJECTIFS DE PLANIFICATION



1. Vision

Pour assurer le succès de la démarche entreprise, il est essentiel de développer une vision claire, réaliste et réalisable. La réalisation de l'étude de planification en 2021 dans le secteur des gares Ahuntsic et Chabanel a facilité la conduite de l'exercice d'idéalisation et de concertation nécessaire pour atteindre cet objectif.

Ainsi, le présent plan particulier d'urbanisme choisit de réaffirmer l'énoncé précédemment établi. Son objectif s'étend sur une période de vingt ans et vise à définir l'identité du secteur jusqu'au début des années 2040.

Encadré 13. Vision 2040 du PPU du District central

L'aire du District central retisse ses différents morceaux dans l'optique de créer une trame verte unificatrice, un réseau d'hypermobilité d'avant-garde et un design urbain célébrant autant sa monumentalité que ses nouveaux espaces d'intimité. Ces interventions stimulent des projets de redéveloppement urbain et contribuent à générer un nouvel esprit de communauté.

En 2040, un quartier bien établi rayonne au centre de l'île. L'épicentre du secteur manufacturier montréalais s'est consolidé grâce aux synergies entre ses entreprises. Ce secteur voit émerger en son sein un espace de vie verdoyant, diversifié, habité et productif. Le stationnement laisse place aux parcs urbains, les friches se redéveloppent, la communauté se tisse à travers une trame urbaine monumentale créant des milieux de vie complets où l'on peut vivre, travailler et se divertir.

Par sa position stratégique, le quartier devient un véritable pôle économique où converge une multitude de réseaux de transport structurants à l'échelle de la métropole.

2. Grandes orientations

La mise en œuvre de cette vision commence par l'établissement de grandes orientations et de grands principes qui dicteront les composantes des prochaines sections du document.

Le plan particulier d'urbanisme du District central repose sur cinq orientations générales, chacune dotée de quelques grands principes. Ensemble, ces éléments constituent la pierre d'assise de la vision territoriale proposée.

Chacune des orientations et chacun des grands principes mis de l'avant est associé à un code d'identification afin de faciliter le lien avec les sections suivantes relatives aux grandes interventions à l'échelle du District, aux interventions particulières à chacun des secteurs et aux balises du cadre réglementaire.

A. TRAME VERTE

L'instauration de la trame verte constitue le geste principal et l'agent de cohérence globale de la planification détaillée. Les grands principes associés à la mise en place d'une nouvelle trame verte sont :

1. Déployer des infrastructures vertes et un parcours d'espaces publics à travers le territoire;
2. Générer des espaces voués à une biodiversité et à la nature spontanée non contrôlée;
3. Créer un couvert végétal à plusieurs échelles;
4. Réduire considérablement les îlots de chaleur par le verdissement des stationnements, des façades et des toitures;
5. Favoriser la ville nourricière et l'agriculture urbaine pour devenir un lieu de célébration d'une alimentation saine et durable, sous plusieurs formes.

B. MOBILITÉ

La mobilité est axée sur le transport actif et la bonification du transport en commun. Les grands principes associés à l'amélioration de l'utilisation de ces modes et à la réduction de la dépendance à la voiture sont:

1. Créer des réseaux en continu pour une priorisation du piéton et du cycliste par la réduction de la place de l'automobile;
2. Améliorer la visibilité et l'accessibilité au transport en commun;
3. Encadrer le camionnage et l'aménagement des espaces de stationnement.

C. COMPACITÉ, MIXITÉ ET RENTABILITÉ

La compacité, la mixité et la rentabilité proposent une localisation optimale des activités urbaines. Afin de créer un milieu de vie compact et diversifié, les grands principes associés à cette orientation sont :

1. Concevoir la ville à courtes distances en un réseau complet limitant les vides et les discontinuités du cadre bâti;
2. Assurer la proximité par la mixité verticale et des gabarits construits raisonnables;
3. Assurer une réponse aux divers besoins de la population en matière de logement.

D. COMMUNAUTÉ

La communauté priorise la place de l'humain et les interactions sociales. Les grands principes visant à créer des communautés durables et humaines sont :

1. Répondre aux besoins diversifiés d'une mixité sociale à venir dans le respect de la population locale déjà établie en générant des espaces de socialisation intégrés et intéressants ainsi que des lieux publics attrayants;
2. Définir des structures temporaires événementielles, du mobilier et de l'art urbain pour composer ou recomposer l'expérience urbaine;
3. Prioriser l'expérience citoyenne dans un contexte de quartier montréalais.

E. MONUMENTALITÉ ET DESIGN

La monumentalité porte sur la réflexion entre les façades et la redéfinition de l'espace consacré à la circulation. Elle se rapporte aux notions de grands espaces, de confort et de paysage. Les gestes observables visant cette grande orientation sont :

1. Réaménager des rues et leurs abords pour en faire des espaces communs habités assurant des expériences sensorielles positives;
2. Générer un réseau d'espaces publics et semi-privés permettant l'appréciation du caractère architectural distinctif du secteur de planification;
3. Utiliser la grandeur des espaces privés et publics comme catalyseur de la synergie et du dynamisme des entreprises;
4. Harmoniser l'image de marque du secteur pour créer un milieu de vie unique et complet.



Section 05.

CONCEPT D'AMÉNAGEMENT



1. Concept d'organisation spatiale

Le concept d'organisation spatiale constitue un élément important dans la compréhension de la vision souhaitée. Celui-ci permet de spatialiser les grandes interventions et déterminer les composantes structurantes du District central de demain.

Le concept s'exprimera à travers une séquence de quatre thèmes qui permettront de bien le cerner : les ensembles urbains, la trame verte, la mobilité ainsi que les pôles et marqueurs d'identité.

LES ENSEMBLES URBAINS

Ensembles à préserver

Représentés à la carte 20, les ensembles urbains à conserver sont formés d'un cadre bâti à maintenir et dont l'avenir ne devrait être appelé qu'à peu changer dans les prochaines décennies. En ce sens, on y observe très peu ou pas de sites vacants ou offrant un fort potentiel de reconstruction. Il peut s'agir à la fois de quartiers établis depuis plusieurs décennies, ou encore de secteurs très récents.

Pour les secteurs à conserver, les interventions et les balises réglementaires ne visent pas à modifier la nature des activités urbaines ni le gabarit et la volumétrie des constructions qu'on y retrouve.

Néanmoins, des interventions pourraient être proposées parmi ces territoires, principalement dans le domaine public, où la reconfiguration des emprises publiques pourrait être proposée afin d'agrandir et de sécuriser l'espace du transport actif et pour implanter des ouvrages de verdissement (saillies végétalisées, plantations d'arbres, etc.).

Ensembles à consolider

Tel qu'exprimé lors de la vision d'avenir, le District central doit demeurer un pôle d'emplois attractif et incontournable parmi le Grand Montréal. Certaines parties territoriales du District ont donc la nécessité de maintenir une priorité à l'emploi et aux activités posant des défis à la cohabitation, et ce, en raison des usages plus sensibles. Néanmoins, le District central doit évoluer et répondre aux besoins de créneaux émergents.

En ce sens, les pôles d'emplois à consolider visent à maintenir les activités urbaines actuelles, souvent de nature industrielle et commerciale de gros. L'introduction de nouveaux usages parmi ces secteurs doit se limiter à des activités compatibles avec celles déjà établies. Les bureaux, les ateliers d'artistes et l'agriculture urbaine sont des exemples de nouveaux créneaux d'emplois qui pourront s'y établir. En ce qui a trait à la forme bâtie, les interventions et les balises réglementaires visent à densifier la forme urbaine et à mieux utiliser les nombreux espaces libres relevés parmi certaines parties de ces pôles.

Les interventions sur le domaine public devraient répondre, à l'instar des ensembles urbains à conserver, à la nécessité d'offrir un espace plus sécuritaire pour le transport actif et à améliorer la présence de canopées et des surfaces végétales parmi ces pôles.

Ensembles à redévelopper

Les ensembles à redévelopper constituent de larges parties du territoire du District central où la nature des activités est appelée à se transformer de manière substantielle. La création d'un district diversifié, offrant un milieu de vie plus complet, repose en grande partie sur la transition de ces espaces, souvent consacrés aux commerces et à l'entreposage, vers de nouveaux types d'emplois et, surtout, vers l'arrivée de lieux résidentiels.

Il s'agit de territoires où une attention particulière devrait être accordée à la cohabitation des usages, mais où les occasions d'introduire des composantes d'une communauté plus complète devront être saisies.

La vision sur l'avenir du cadre bâti parmi ces secteurs à redévelopper repose à la fois sur une conservation des plus grands bâtiments, qui pourront être convertis lorsque possible vers les nouveaux usages souhaités, mais aussi par la reconstruction du cadre bâti moins imposant et offrant peu de perspectives à la diversification des fonctions.

Ensembles à créer

Les ensembles urbains à créer identifient d'une part le site du 50-150 de Louvain Ouest, vacant de toutes constructions, mais aussi les grandes surfaces commerciales sur le territoire du Marché Central et à proximité de ce dernier. Il s'agit de territoires voués à un redéveloppement complet du cadre bâti, et même de la *trame routière dans certains cas. Les bâtiments et les activités actuelles, si présence il y a, sont appelés à être remplacés entièrement à plus ou moins long terme.*

Les plus grands potentiels de mise en œuvre de la vision souhaitée du District central reposent sur ces secteurs. Ces parts de territoire seront donc appelées à jouer un rôle structurant pour dicter l'avenir des milieux qui les entourent.

Les interventions et les balises réglementaires à venir permettront donc un renouvellement complet et une diversification plus complète de la gamme d'activités et du cadre bâti envisagé.

Ces différents ensembles urbains sont illustrés à la carte 20 de la page suivante.

Encadré 14. Les quartiers de l'industrie textile en Amérique du Nord

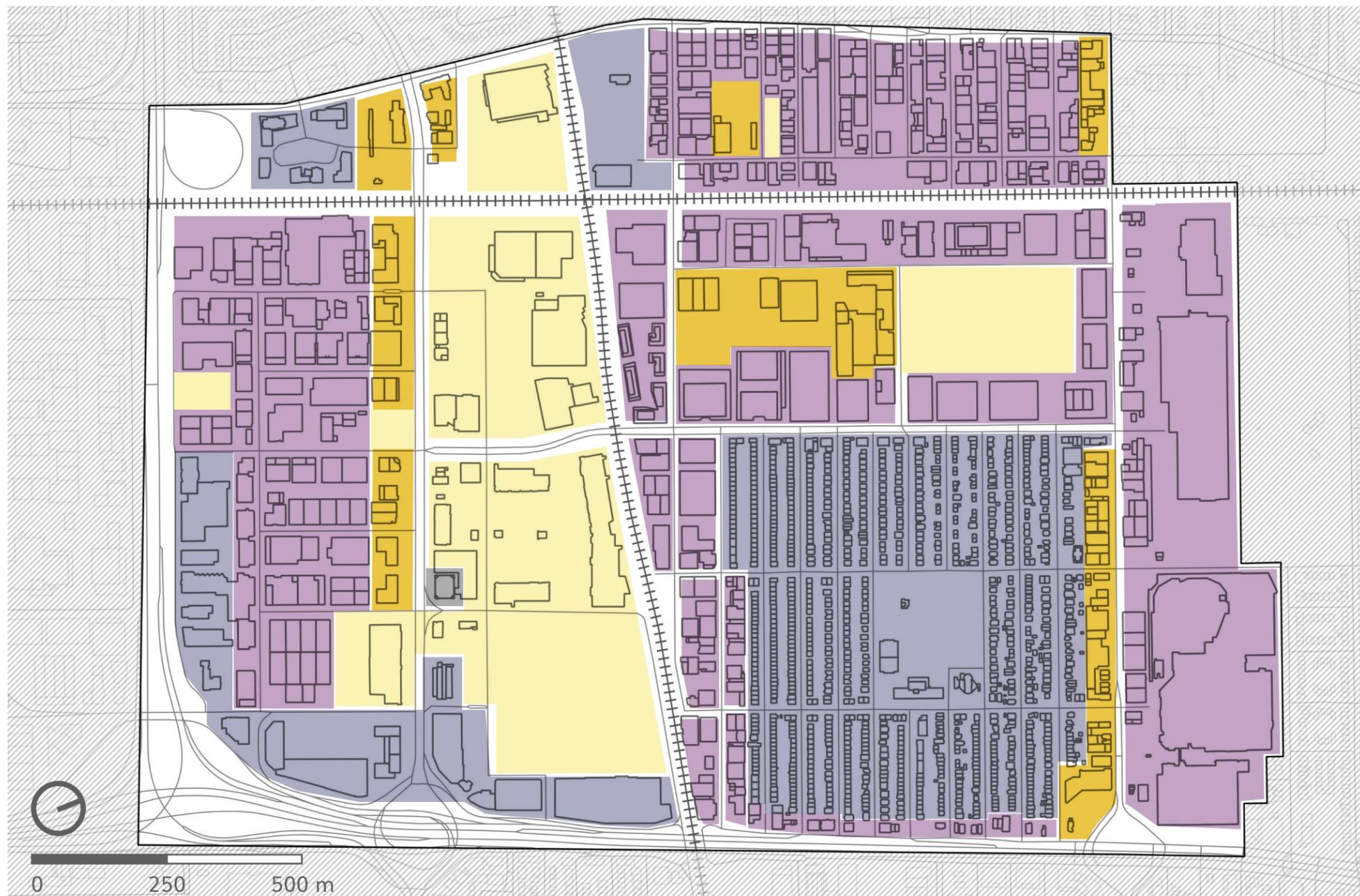
Les anciens quartiers industriels consacrés au secteur du textile ont laissé leurs traces parmi plusieurs métropoles d'Amérique du Nord. Moteur important de l'industrialisation aux XIXe et Xxe siècles et créateur de nombreux emplois, le textile occupait une place importante au sein de la classe ouvrière jusqu'à la fin des années 1980, avec l'ouverture des marchés à la mondialisation et le départ des usines de textiles vers l'Asie, principalement.

Des villes comme New York, Los Angeles, Toronto ou encore Lowell à proximité de Boston ont toutes connu un apogée de l'industrie textile qui a mené à la création de pôles manufacturiers importants marqués d'importants édifices. Ces derniers possédaient de grands planchers permettant d'accueillir les importantes machineries ainsi que de nombreuses ouvertures pour ventiler les usines chauffées par les moteurs des géantes machines à tisser et à coudre.

Montréal n'a pas fait exception. Cette industrie a laissé des traces successives à travers divers pôles industriels qui se sont succédé : canal de Lachine, Hochelaga, Mile End et, finalement, le secteur Chabanel à partir des années 1960.

Un regard sur l'avenir de ces secteurs parmi les autres grandes villes d'Amérique du Nord permet de constater des évolutions similaires vers des nouvelles activités diversifiées, adjointes au désir de conserver les formes bâties distinctives de cette ancienne industrie. Certains, comme le Garment District à New York, situé près des quartiers centraux tels que Chelsea et Times Square, ont connu une revitalisation et une transformation rapides vers de nouveaux champs d'emplois, le commerce et même vers l'habitation, et ce, malgré des efforts réglementaires dans les années passées pour conserver le créneau historique de la mode et du textile actif.

Carte 20. Ensembles urbains du concept d'organisation spatiale



Légende :

- Ensemble à préserver
- Ensembles à consolider
- Ensembles à créer
- Ensembles à redévelopper



Encadré 15. Développement commercial du type « mégacentre »

Les mégacentres commerciaux, ou power centers tel que parfois nommés, ont émergé dans les années 1990 et 2000 comme une nouvelle tendance de développement commercial. Concentrés autour du magasin-entrepôt (big-box store) et de l'accessibilité par la voiture, ces développements commerciaux ont marqué surtout les territoires de la banlieue.

L'aspect architectural des bâtiments commerciaux, souvent de grande emprise au sol, mais de faible hauteur, mise sur l'éphémérité de la construction : charpente facile à démonter, revêtements de faible qualité, peu ou pas de composantes architecturales distinctes. Un traitement similaire s'applique également aux aménagements extérieurs, où la rue est remplacée par la voie d'accès aux énormes aires de stationnement de surface, souvent dépourvue de gestion adéquate des eaux et de verdissement.

Le site n'est pas tant desservi par le transport collectif et actif, alors que la voiture et l'accès au réseau autoroutier sont primordiaux.

Toutefois, dans les dernières années, de nouvelles tendances sont toutefois venues remplacer ce modèle, misant sur une expérience piétonne plus intéressante telle que le centre commercial à ciel ouvert (lifestyle center).

Bien que certains aspects du Marché Central se distinguent du concept du mégacentre, ce pôle commercial, qui a émergé durant les années 1990, en possède plusieurs des caractéristiques. À la distinction d'autres pôles similaires, le Marché Central se localise au cœur du territoire montréalais et possède donc un attrait marquant pour une requalification importante de son offre commerciale.

LA TRAME VERTE

Le District central nécessite un verdissement majeur de son territoire. Les aires minéralisées occupent une large partie des surfaces. Les îlots de chaleur sont nombreux et étendus et contribuent à créer un environnement urbain de plus en plus pénible et peu agréable. Le verdissement, les plantations et les aménagements verts deviennent ainsi une nécessité et doivent se faire à toutes les échelles d'intervention.

Ces interventions, résumées à la carte 21, seront nécessaires pour créer une nouvelle trame verte. Le concept d'organisation vise donc à présenter les éléments qui auront pour objectif de créer cette nouvelle trame.

Prévoir de grands espaces verts publics

Tel qu'indiqué auparavant, le territoire du District comporte certaines parties de son territoire où la trame urbaine reste à créer. Ces espaces sont l'occasion d'aménager de larges espaces verts structurants pour l'avenir durable du District central.

Le concept détermine donc la localisation approximative de ces nouveaux parcs et espaces verts parmi les espaces à créer.

Verdissement des emprises et des bordures de rue

Les rues du District central accordent une place énorme à la voiture, notamment parmi les pôles d'emplois et commerciaux actuels. En combinant les efforts de verdissement à la volonté de réduire la place de l'automobile et de créer un meilleur environnement pour le transport actif, les rues et leurs emprises publiques deviennent des vecteurs importants pour le verdissement du District.

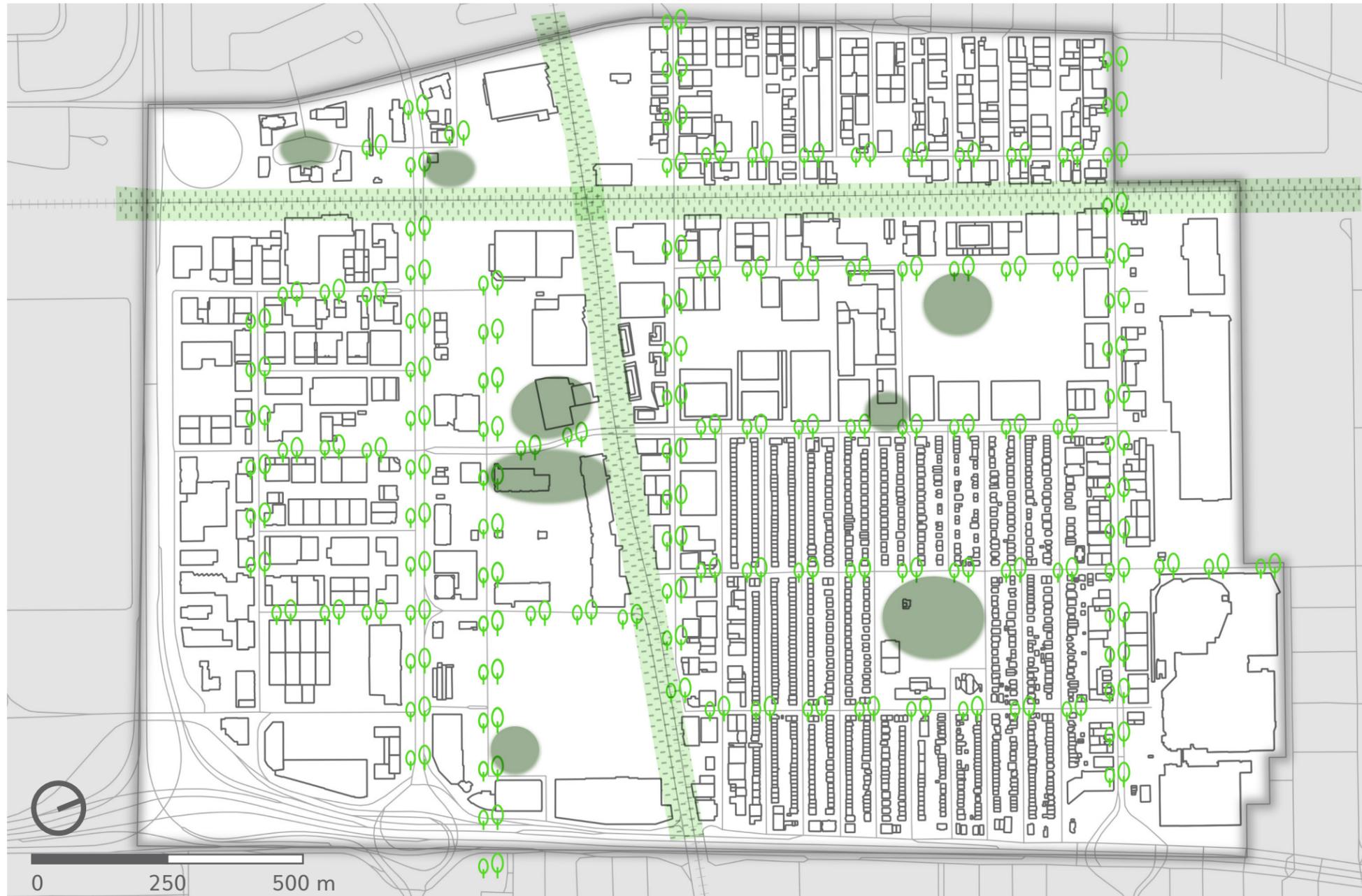
Verdissement des emprises et des bordures ferroviaires

Les emprises ferroviaires constituent des barrières importantes dans le District central. Toutefois, elles forment également des corridors ininterrompus où les connectivités écologiques à l'échelle de l'arrondissement et de la Ville deviennent possibles.

Bien que de telles mesures demeurent limitées par les facteurs techniques et sécuritaires liés aux activités ferroviaires, il convient d'examiner et d'explorer les démarches d'évaluation des possibilités de verdissement de ces grands corridors en raison des avantages considérables qu'ils pourraient apporter dans la lutte contre les îlots de chaleur au sein du District central.

Créant des milieux de vie parfois sensibles pour certains usages, les mesures d'atténuation des répercussions des activités ferroviaires sur le milieu dans l'aménagement du territoire peuvent ouvrir des perspectives au verdissement. En effet, les reculs parfois nécessaires par rapport aux emprises ferroviaires sont des occasions d'aménager des corridors de verdure.

Carte 21. Concept d'organisation spatiale – Trame verte



Légende :

-  Plantation et verdissement de rue
-  Espaces verts structurants
-  Corridors de biodiversité

LA MOBILITÉ

Le District central est un territoire fortement dépendant de la voiture. Les comportements des résidentes et des résidents ainsi que des travailleuses et des travailleurs du District en matière de mobilité sont le résultat des possibilités qui leur sont offertes. À l'heure actuelle, la voiture demeure souvent la seule option viable et confortable dans la plupart des situations. L'amélioration de l'offre en matière de transport collectif et de transport actif s'avère donc une nécessité pouvant contribuer à réduire cette dépendance et à repenser l'avenir du District.

Également, les activités d'emplois en place dans le District central demeurent tributaires du camion et du transport lourd dans plusieurs cas. Le commerce de gros, l'entreposage et la distribution de biens reposent sur le camionnage. Néanmoins, malgré cette nécessité, la possibilité d'intervenir dans l'aménagement des espaces consacrés au transport, autant parmi l'espace public que privé, peut être mieux pensée afin de contribuer à la bonne cohabitation des divers usages.

Axes de mobilité collective

Dans sa connectivité avec les autres secteurs de la Ville, le transport collectif demeure la solution privilégiée pour réduire la place de l'automobile dans le District. Le territoire d'étude possède deux gares de train de banlieue sur son territoire, mais tel que mentionné précédemment, les possibilités qu'elles offrent limitent leur capacité structurante sur l'avenir du District.

En ce sens, la proximité de stations du Réseau express métropolitain et du métro de Montréal, la

présence d'un SRB sur l'axe Sauvé et d'une voie réservée aux autobus sur le boulevard Saint-Laurent et le boulevard l'Acadie deviennent les solutions réalistes et durables à privilégier dans l'espoir de favoriser l'emploi du transport collectif. La reconfiguration d'autres emprises de rue et la mise en place de diverses mesures préférentielles à l'autobus permettraient notamment d'améliorer la connectivité du territoire vers les stations de métro.

Axes de mobilité active

La mobilité active constitue un élément essentiel des quartiers durables et de proximité. Le rapprochement et la diversité des usages dans l'aménagement d'un territoire peuvent contribuer à l'utilisation de la marche au quotidien, mais encore faut-il que les parcours piétons soient d'intérêt, confortables et sécuritaires.

La reconfiguration de certaines emprises routières, afin de laisser une plus large part aux piétonnes et aux piétons, en combinaison avec un verdissement de la rue, de l'amélioration du mobilier urbain et l'interface proposée entre le bâti et la rue sont tous des éléments pouvant contribuer à créer de meilleurs parcours piétons. Le concept d'organisation identifie de grands parcours piétons d'intérêt qui auront pour tâche de favoriser la marche à travers le District.

L'emploi du vélo constitue également une réponse primordiale à la dépendance à la voiture. La quasi-absence de corridor cycliste approprié parmi le District central est un indicateur marquant et une avenue essentielle à considérer.

En plus de permettre une circulation interne entre les diverses parties du vaste territoire du District, l'amélioration des corridors cyclistes doit également permettre de désenclaver le secteur. La présence du Réseau express vélo (REV) dans l'axe Berri/Lajeunesse constitue une occasion remarquable à ce sujet.

Le concept d'organisation s'attarde donc à identifier les corridors de déplacement à vélo basés sur le plan vélo 2019 de la Ville de Montréal.

Pôles de mobilité

Les interfaces entre les divers modes de transport constituent aussi des réponses efficaces et durables aux enjeux de mobilité. Les pôles de mobilité doivent permettre un échange rapide entre divers modes voiture/actif/collectif à l'intérieur de certaines zones du territoire du District. Ceux-ci doivent également être à proximité des grandes destinations au sein du District afin d'en favoriser le dynamisme.

Le concept d'organisation propose donc des pôles de mobilité à certains endroits clés du District central.

Réseau de camionnage

Le camionnage constitue un engrenage essentiel parmi les activités d'emplois actuels du District central. Malgré cette nécessité, la présence des camions sur la quasi-totalité du territoire d'étude mérite un nouvel examen des besoins réels sur cet aspect. La volonté de mettre en place des milieux de vie plus complets et diversifiés amène aussi à questionner sur la forte présence de ces éléments au sein des communautés à créer et la nécessité qu'ils puissent être partout et tout le temps.

Sans vouloir nuire aux activités liées au transport par camions qui sont toujours présentes dans le District, il sera opportun lors de la révision du réseau de camionnage de limiter sa présence dans les secteurs qui seront appelés à se métamorphoser, ou à en limiter la présence lors des périodes quotidiennes plus critiques.

Zones de chargement à reconfigurer

La circulation fréquente de véhicules lourds est causée par les points de chute et de départ du réseau de camionnage dans le District. Les aires de chargement sont nombreuses sur le territoire d'étude. Celles-ci sont, comme mentionnées plus tôt, des sources potentielles de conflit entre les usagères et les usagers de la route lorsqu'elles sont mal configurées, mal localisées ou trop concentrées sur un terrain ou des terrains limitrophes.

Le concept d'organisation propose de revoir le concept des zones de chargement dispersées à travers le territoire en tentant de favoriser l'amélioration des quais de chargement, mais surtout en identifiant des zones de transbordement (voir encadré 16) hors des zones centrales du District. Cette approche vise ainsi à éviter les potentiels conflits dans l'espace public, mais aussi de réduire le nombre de camions lourds à l'intérieur du territoire central du PPU.

Encadré 16. Pôle de logistique urbaine/Projet Colibri

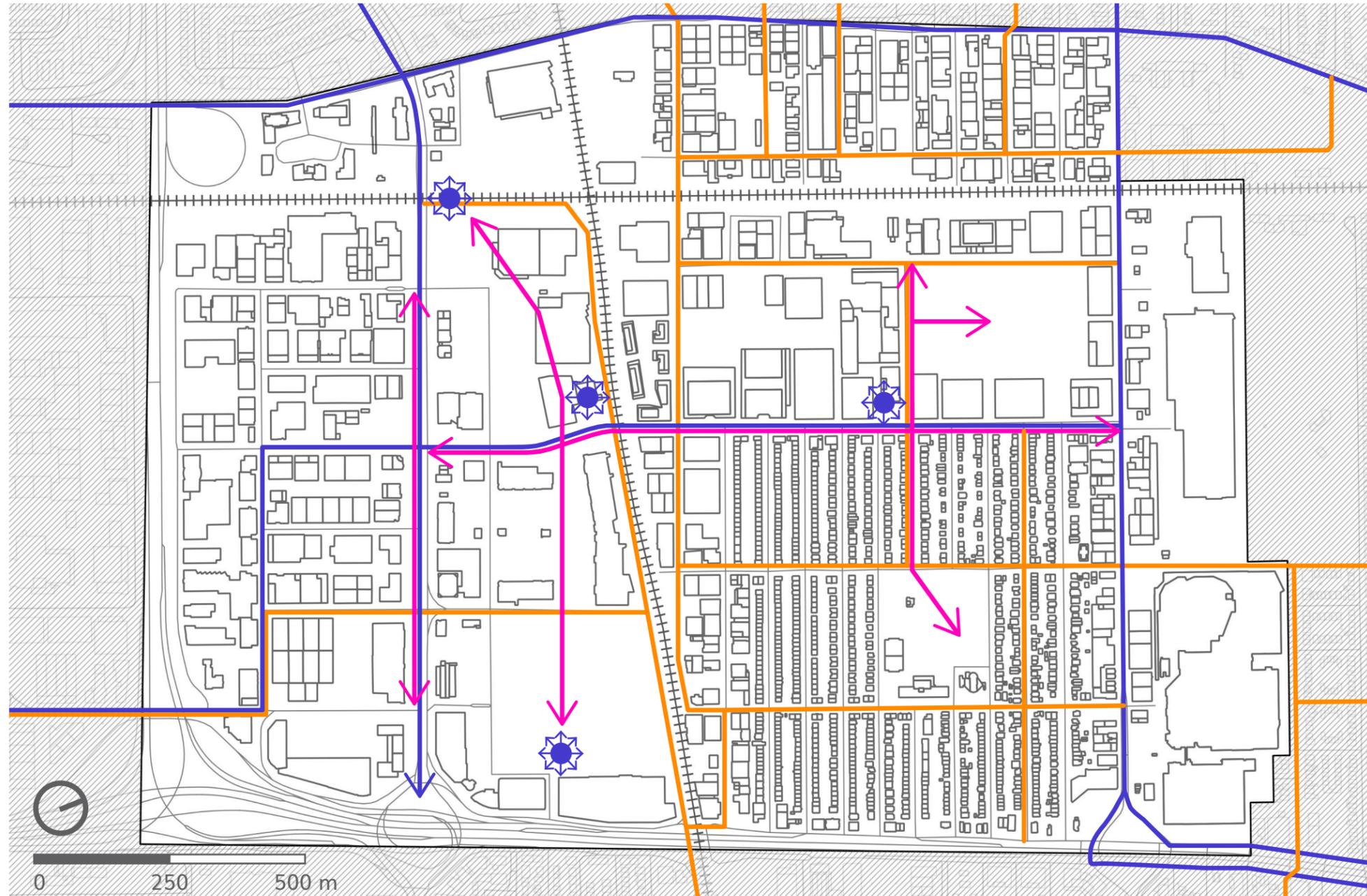
La logistique urbaine, qui s'intéresse aux activités liées au transport de marchandises en ville (matières premières, produits en cours de fabrication, produits finis, déchets), est un aspect important à considérer lors de l'aménagement de milieux diversifiés, combinant à la fois pôles d'emplois et d'habitation.

Les incidences du trafic lourd sur les usages plus sensibles, tels que l'habitation, méritent que des solutions innovantes soient recherchées, notamment par l'élaboration d'une logistique urbaine mieux adaptée. Le remplacement par une flotte plus légère ou même décarbonée de véhicules lourds lors du dernier kilomètre parmi le cœur même du quartier peut s'avérer fortement bénéfique pour la qualité de vie des résidentes et des résidents ainsi que des travailleuses et des travailleurs.

Le projet Colibri à Montréal représente un exemple intéressant : des entreprises ont pu s'entendre et offrir la dernière portion du trajet par des vélos-cargos ou des petits véhicules électriques adaptés au milieu urbain.

Bien sûr, à l'échelle des activités du District central et des nombreuses entreprises liées au transport qui y sont présentes, le défi demeure important et tout entier. Néanmoins, à mesure que se transformeront certains quartiers du District central, la vision du territoire de demain préconise la concentration et la mutualisation des zones de chargement, des flottes de livraison locale parmi le cœur des quartiers. La création de pôles de transbordement, de « hubs » plus ou moins grands selon les besoins, devient des lieux d'intérêt à réfléchir.

Carte 22. Concept d'organisation spatiale – Mobilité active et collective



Légende :

-  Axe piétonnier remarquable
-  Axe de mobilité collective
-  Axe de mobilité cyclable
-  Pôle de mobilité



Carte 23. Concept d'organisation spatiale – Pôles de transbordement local potentiels



Légende :



Pôle de transbordement local potentiel*

*localisation et nombre approximatifs

LES PÔLES ET LES MARQUEURS EMBLÉMATIQUES

La faible présence de population locale parmi le District, où les activités se sont historiquement concentrées autour de sphères industrielles, manufacturières et commerciales d'intérêt régional, a laissé peu de place à la nécessité de créer des centralités de proximité et des pôles de services.

La volonté d'offrir un milieu de vie plus complet et diversifié au sein du District amène la nécessité d'y réfléchir. En effet, l'arrivée d'une nouvelle population dans le secteur amènera la nécessité de créer ces nouveaux pôles à l'intérieur du territoire du District. Un équilibre entre la concentration et la diffusion de ces nouveaux pôles doit aussi être recherché en ayant pour objectif la réduction de la dépendance à la voiture. En plus de la notion de pôle, la rue peut également être un vecteur structurant de l'offre commerciale et la consolidation d'artères commerciales reconnues dans le District central est importante.

Également, le souhait de conserver une attractivité commerciale régionale peut également être mis de l'avant à l'intérieur de la nouvelle vision. Le Marché Central occupe une place dans l'échiquier montréalais du commerce de détail, et une approche renouvelée dans sa conception et son partage de l'espace doit s'avérer essentielle afin d'optimiser l'utilisation du sol et la création de communautés plus durables.

Également, la notion de marqueurs emblématiques doit servir de prémisses à l'ancrage de la nouvelle identité du territoire. C'est par le biais de ces nouvelles concentrations d'activités et de lieux publics que le secteur peut se développer et se démarquer, en particulier grâce à des initiatives significatives, mais aussi des actions plus modestes. Les intersections significatives, les espaces publics libres, les passages et les tunnels sont autant de possibilités d'ancrer une identité unifiante du District central.

C'est dans ce contexte que le concept d'organisation spatiale propose certaines concentrations spatiales d'activités et d'ancrage d'identité afin de former le nœud vivant et identitaire du territoire, tel que représenté à la carte 24.



Carte 24. Concept d'organisation spatiale – Pôles de services et de commerces et marqueurs emblématiques



Légende :

-  Pôle de commerces de proximité
-  Artère commerciale
-  Pôle commercial régional
-  Marqueur emblématique
-  Pôle de services

Section 06.

MISE EN ŒUVRE



1. Cadre de mise en œuvre

La mise en œuvre de la vision et du concept d'aménagement nécessite une série d'interventions à différentes échelles.

Dans une perspective d'intervention à l'échelle du territoire d'étude, notamment afin de coordonner les interventions et de créer un véritable milieu de vie enchâssé, les premières propositions de la mise en œuvre s'attardent à déterminer les principes d'intervention de grande portée qui s'établissent à l'échelle du District.

Par la suite, une série plus précise d'interventions par secteur sera exposée à travers un ensemble de tableaux et de représentations. Ces scénarios de planification tracent notamment les principaux moyens de mise en œuvre souhaités afin de parvenir aux fins recherchées. Ils présentent des propositions d'aménagement, de développement et de redéveloppement du tissu urbain basés sur l'analyse des territoires qui composent le District.

Les perspectives envisagées de ces transformations urbaines, incluant les superficies de planchers, le nombre de logements créés et les espaces verts aménagés, offrent un potentiel prometteur à développer et à explorer. Il s'agit là bien sûr de scénarios potentiels qui reflètent une vision de ce qui pourrait être anticipé selon les principes soutenus. En ce sens, les nombres et les projections qui y sont inscrits ont pour fonction de donner une idée et un ordre de grandeur de ce que pourrait devenir le District central.

2. Principes d'intervention généraux

La présente section vise à présenter les grands gestes et les grandes idées de planification qui devraient dicter la volonté mise de l'avant par la vision et les orientations générales. Sans s'inscrire précisément dans l'espace, ces gestes et ces directives servent à définir ce qui est attendu pour certains éléments spécifiques de planification urbaine et qui pourraient se retrouver dans l'une ou l'autre des secteurs d'intervention du territoire du District central.

Ainsi, au-delà du concept d'organisation, les interventions transversales visent à spécifier les paramètres d'aménagement et de réalisation de ces gestes de façon concrète. Ils servent de balises pour les interventions par secteur.

Les principes d'intervention généraux relèvent ainsi de la gestion des eaux de surface, du verdissement des espaces privés, de la gestion du stationnement, de la configuration des axes de mobilité et de la gestion des espaces publics et des gestes identitaires.

LOGEMENTS EN BORDURE DE CONTRAINTES

Lors de l'intégration de nouveaux logements le long de zones de contraintes telles que le boulevard Saint-Laurent, les axes autoroutiers ou les voies ferrées, l'aménagement des bâtiments devra se faire de façon à prioriser l'usage résidentiel aux étages supérieurs et dans les parties les plus éloignées de sources de nuisance telles que le bruit et la pollution. Cela étant dit, les affectations commerciales et industrielles seront à privilégier dans les zones de contraintes aux étages inférieurs.

Cette approche permettra ainsi de maximiser la qualité de vie des résidents tout en minimisant les effets négatifs des zones de contraintes. D'ailleurs, certains terrains, dont ceux situés à l'ouest du boulevard Saint-Laurent bénéficient d'une profondeur intéressante pouvant permettre un aménagement favorable aux logements en fond de lot.

La proximité de ces axes représente aussi une force due à l'offre de transport collectif qui y est proposée.

GESTION DES EAUX DE SURFACE

Tel que présenté précédemment, le territoire du District central est largement couvert par des surfaces minéralisées. Lors d'épisodes de pluies abondantes, ces milieux minéralisés amènent des risques importants de débordement et menacent l'intégrité des bâtiments autour et le bon fonctionnement du réseau routier.

Le manque de surfaces végétales et d'infrastructures de petites et de grandes tailles aptes à absorber et à retourner l'eau de pluie en profondeur dans le sol nuit à la bonne gestion de ces eaux. La gestion des eaux de surface s'avère ainsi essentielle à la création de milieux de vie durables. Ces infrastructures sont également des éléments contributifs à la lutte aux îlots de chaleur et à la biodiversité au cœur des milieux urbains, ainsi qu'au confort et à la sécurité des parcours piétonniers.

Avec près de 29 kilomètres de routes publiques sur le territoire du District, le renouveau urbain soutenu par la nouvelle vision du secteur nécessite une réflexion sur l'aménagement de l'espace public et le besoin de mettre en place des aménagements et des infrastructures de gestion durable des eaux de surface.

Au-delà de la création de nouveaux grands espaces verts, aptes à capter et à retenir une large part de ces eaux, de petits gestes misant sur de nouvelles technologies existent pour, notamment, repenser la rue et l'emprise publique à plus petite portée. Ensemble, ces gestes, souvent d'ampleur modeste, ont des répercussions beaucoup plus larges. L'emploi des avancées de trottoir drainant, de fosses végétalisées drainantes et de noues d'infiltration latérales ou centrales sont quelques-uns des exemples de mesures à intégrer lors du réaménagement des emprises de rues publiques du District.

La gestion des eaux de surface est également un enjeu d'aménagement à l'échelle des propriétés privées du District central. L'aménagement des aires de stationnement extérieur pose notamment un défi important. Le recours à des ouvrages de rétention intégrés à des aménagements paysagers y est souhaité, tels que des coulées vertes, des îlots de verdure et des bassins naturels de rétention, représentent des moyens efficaces de mitiger l'impact des pluies abondantes.

Ainsi, en ce qui a trait à la gestion des eaux de surface, les principes d'intervention de grande portée visent à :

1. Assurer que tous travaux de reconfiguration et de verdissement d'une emprise publique souscrivent à l'objectif de prévoir au moins 10 % des surfaces de la voirie en infrastructures vertes;
2. Exiger l'aménagement durable des stationnements de surface en privilégiant la réalisation d'ouvrages de rétention intégrés à des aménagements paysagers.

Image 17. Concept de fosses végétalisées (1), avancée de trottoir (2) et noues d'infiltration (3)



Source : Arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville

VERDISSEMENT DES ESPACES PRIVÉS

Outre l'aménagement de grands espaces publics verts, l'implantation de corridors de biodiversité parmi les emprises ferroviaires et le verdissement des emprises de rues, l'espace privé doit également constituer une avenue importante de la lutte contre les îlots de chaleur dans le District central.

À l'instar du quartier Saint-Simon qui, malgré la compacité élevée de son cadre bâti, propose une canopée végétale intéressante, la planification des autres parties du territoire devra s'attarder à l'intégration d'arbres et de structures végétales parmi les lots privés et les constructions.

Pour les grands ensembles de redéveloppement, tels que le Marché Central, l'application de critères de verdissement généreux à la réglementation, notamment par des marges plus grandes et des taux de verdissement minimal, sera une approche à préconiser puisque le territoire urbain et sa trame urbaine seront à créer.

Pour les territoires établis et laissant peu de place à l'heure actuelle au verdissement, le recours à des toitures et à des revêtements extérieurs de nature végétale est à privilégier dans l'approche d'encadrement réglementaire et d'intégration architecturale. La plupart des bâtiments industriels et manufacturiers offrent en effet des potentiels intéressants, notamment par des toitures de forme plate et de superficie suffisante pour y aménager des équipements végétaux durables.

La gestion des aires de stationnement de moyenne et grande superficie sera aussi essentielle. Des mesures concrètes sont proposées aux principes d'aménagement généraux qui suivent.

LA GESTION DU STATIONNEMENT

En matière de mobilité, la question du stationnement est un incontournable dans la planification des milieux urbains avec son potentiel de réguler les comportements et les modes de déplacement utilisés, tout en réduisant bien souvent les surfaces minéralisées et sous-utilisées que ces infrastructures représentent. La gestion du stationnement a ainsi une influence directe sur quelques-unes des grandes orientations d'aménagement soutenues par le présent plan, à savoir la réduction de la dépendance à la voiture, l'optimisation de l'utilisation du sol et l'intégration de la nature et la contribution à la lutte aux changements climatiques.

Les mesures de gestion du stationnement proposées dans le secteur du District central devront toutefois composer avec des enjeux particuliers et inhérents au District. D'un côté, la présence de plusieurs lieux d'emplois, la nature des activités des entreprises présentes, le manque de population résidant sur le territoire et surtout l'absence d'équipements structurants tels que le REM ou le métro sur le territoire expliquent la forte présence de ces stationnements et le défi que représente un changement à ce sujet.

Néanmoins des réponses se doivent d'être apportées afin de permettre l'évolution du territoire en concordance avec la vision élaborée.

Les objectifs de gestion du stationnement dans le District central verront donc à :

- Répondre à la demande en stationnement en favorisant l'optimisation de l'espace et la réduction de l'empreinte au sol;
- Soutenir la démonstration d'infrastructures vertes dans le secteur en lien avec la biodiversité, la lutte aux îlots de chaleur et la gestion optimale des eaux de pluie et de ruissellement;
- Proposer des solutions durables, esthétiques et efficaces pour assurer l'amélioration du cadre de vie et la sécurité piétonne;
- Promouvoir la présence des transports représentant une solution de rechange à l'automobile individuelle;
- Privilégier l'aménagement de la bordure de rue à des fins collectives.

Pour y parvenir, les principes d'interventions du PPU du District central doivent voir à ce que les exigences suivantes soient considérées :

Nombre d'unités de stationnement :

- Adapter les exigences de stationnement en fonction de l'offre en transport en commun et de la proximité d'un équipement de transport collectif;
- Mettre en place un cadre autorisant la mutualisation d'aires de stationnement entre différents usages dans un même immeuble et entre différents immeubles;
- Revoir les ratios minimums et maximums de stationnement pour chacun des sous-ensembles, en fonction des objectifs fixés.

Aménagement des aires de stationnement :

- Se référer au guide normatif BNQ 3019-190 pour l'aménagement minimal des aires de stationnement de surface;
- Exiger une canopée plus importante dans les aires de stationnement;
- Exiger des matériaux de revêtement dont l'indice de réflectance solaire est élevé;
- Favoriser l'emploi des matériaux perméables tels que le pavé alvéolé, le revêtement à base végétale ou de couleur claire à joint perméable favorisant l'infiltration des eaux de pluie;
- Exiger l'aménagement d'îlots de verdure et de bordures végétalisées pour les aires de stationnement de grande surface.

Transport alternatif :

- Exiger un nombre minimal de stationnements pour vélos de courte et de longue durée;
- Exiger un ratio de cases de stationnement consacrées à l'autopartage;
- Exiger un ratio de cases de stationnement consacrées au chargement de véhicules et aux vélos électriques.

CONFIGURATION DES AXES DE MOBILITÉ

Les interventions proposées pour le District central reposent en grande partie sur une reconfiguration de plusieurs axes de mobilité du territoire. Sans vouloir restreindre la fluidité des déplacements véhiculaires, des reconfigurations ciblées de certains axes sont proposées afin de mieux répondre aux besoins en matière de mobilité durable et de création d'un milieu de vie plus urbain, vert et diversifié.

En ce sens, les propositions de configuration des différents axes de mobilité dans le District central auront pour objectifs de :

- Permettre un meilleur partage de la rue;
- Assurer la protection et le confort des piétonnes et des piétons;
- Créer des corridors réservés aux déplacements des cyclistes utiles et sécuritaires;
- Permettre la mise en place de mesures préférentielles au transport collectif;
- Proposer des mesures de verdissement et de plantations;
- Soutenir l'animation des rues comme partie intégrante de la vie de quartier en y offrant un contexte apte à l'aménagement d'espaces commerciaux et de socialisation.

Le profil et les objectifs d'intervention dans la reconfiguration des axes de mobilité devront bien sûr être modulés en fonction des contextes urbains. Les propositions suivantes doivent servir de modèles et d'inspiration à d'éventuelles reconfigurations des boulevards et des rues du District central concernés. Des analyses plus poussées et concrètes devront être faites avant d'identifier les aménagements précis lors des travaux de reconfiguration d'un axe. Les secteurs de planification détaillée présentés à la prochaine section définissent avec plus de précision les axes et les tronçons concernés.

GESTION DES ESPACES PUBLICS ET GESTES IDENTITAIRES

L'approche conceptuelle appelle à une réflexion du tissu urbain, de sa fibre et du maillage afin d'unir le quartier dans un ensemble cohérent et inspirant.

Le quartier a été réfléchi en trois échelles. Chaque échelle aborde le tissage d'une façon différente. Se basant sur l'historique industriel de Chabanel, l'histoire du tissage se répand dans les sous-secteurs, chacun d'entre eux appuyant et ancrant les échelles pour que les gens fréquentent le quartier, s'y divertissent, y travaillent, y vivent et développent à son égard un sentiment d'appartenance. Le design urbain, le mobilier et la matérialité créent des espaces pour encourager et favoriser ce processus d'appropriation.

L'échelle d'envergure

L'ampleur de l'échelle découle d'un réseau d'artères conçu pour le transport de marchandises par camion. Elle constitue le tissu d'une architecture industrielle datant des années 1960. Elle s'exprime à travers les grandes places, la passerelle et les murales artistiques et toits verts.

Par la mise en valeur de la monumentalité (revêtement extérieur, mise en lumière), on viendra recontextualiser les bâtiments existants et leur redonner leurs lettres de noblesse : la plupart datent des années 1960 et auront une vocation patrimoniale dans le futur. Les deux centres névralgiques du TOD seront reliés par une passerelle, qui viendra créer un pont entre le Marché Central et le centre d'affaires de Chabanel. S'enroulant au-dessus d'une artère véhiculaire, cette passerelle colorée deviendra un point de couture signature du lieu.

Deux grandes places vertes viendront poursuivre le geste, la place de l'Esplanade et la place centrale diagonale reliant les deux gares, et ponctuer de vert le tissage urbain très serré.

L'échelle événementielle

L'échelle événementielle fait partie au quartier. Celle-ci vient répondre aux besoins de regroupement de communautés, de bien-être ainsi que d'appropriation pour la population résidente du quartier ou celle qui y travaille. Elle s'exprime à travers les places de quartier, le réaménagement des rues, l'ajout de mobilier urbain intégré et l'art de rue.

Afin de marquer l'aménagement du quartier, des tissages verts signature pourront se retrouver sur les zones piétonnes, les trottoirs et les pistes cyclables. Inspirés des éléments successifs qu'on retrouve dans une trame de textile, des liserés de biodiversité seront insérés pour marquer les grands axes, mais aussi les seuils d'entrée des rues du quartier, et viendront compléter les lignes des éléments du mobilier signature dans l'aménagement. Ces insertions permettront de créer un geste unique entre toutes les interventions, tout en venant renforcer une impression de motifs exclusifs à Montréal.

Cette zone interstitielle crée un pont entre les différents îlots de fonctions du quartier. Les petites places, comme celle de Iona-Monahan, viendront ancrer les îlots de bureaux et les îlots résidentiels, en offrant un espace vert aménagé qui pourra servir de point de rencontre entre les personnes qui travaillent (grand mobilier destiné à manger dehors) et les personnes habitant le quartier (promenades aménagées, fontaine, etc.)

L'échelle intime

L'échelle intime vient lier le végétal au design. Venant créer des points d'arrêt pour deux ou trois personnes, le mobilier vient mettre en valeur la végétalisation et permet une pause visuelle de l'échelle monumentale axée sur le jardinage, les terrasses et des lieux favorisant l'entre-soi. Elle s'exprime à travers les lieux d'arrêt, le mobilier urbain et le tissage au sol.

➤ Cette dernière échelle dite « échelle intime » est ce qui crée la connexion entre la rue et l'usagère ou l'usager : la rue vient déborder sur les trottoirs et créer de micro-endroits de contemplation. Tant par l'ajout d'arbres et d'écrans verts que d'un mobilier urbain adapté à toutes les situations, on vient donner au « passage » un attrait tant agréable à l'œil que pratique dans son utilisation. Des terrasses viennent ajouter du rythme aux rues principales. Les trottoirs se remplissent et permettent à la passante ou au passant de serpenter entre les zones d'intérêt.

Ces zones seront multiples : certaines, très sobres, permettant de profiter de la monumentalité de la première échelle, d'autres confortables pour des groupes, et d'autres encore, plus intimes, avec l'adjonction de loggias vertes et de microplacettes. Elles ponctueront la marche et permettront des pauses visuelles dans le déplacement, tout autant qu'elles seront des destinations pour un lunch ensoleillé. L'un des points majeurs de cette échelle sera la place de l'Esplanade et la place centrale diagonale entre les deux gares, qui seront travaillées dans un contexte jour/nuit grâce à des bollards lumineux.

Ces places s'adressent à tous, mais particulièrement à la population résidente, puisqu'elles viendront poser une pierre fondamentale au nouveau quartier créé : un environnement qui ne s'éteint pas à 18 heures, le soir, une fois les bureaux fermés.

Planification détaillée des secteurs

Nom du secteur :

Marché Central nord (MCN)

Vision sommaire :

Créer un nouveau quartier au croisement des deux gares.



Objectifs d'aménagement :

- › Créer un parc et lieu public structurants;
- › Aménager un grand lien piéton entre les deux gares;
- › Assurer l'espace et l'environnement nécessaires au confort du transport actif;
 - › Prévoir un pôle de services et d'équipements collectifs pour l'ensemble du District;
 - › Créer un nouveau cadre bâti dense et compact;
 - › Offrir une diversité d'activités.

Potentiels :

Superficie totale du secteur :

- 13,3 hectares

Superficie visée par un redéveloppement ou un développement :

- 13,3 hectares

Partage potentiel de l'espace :

Domaine privé :

- 10,6 hectares

Rues :

- 1,4 hectare (emprise de rue 21 m)

Domaine public (hors rues) :

- 1,3 hectare (10 %)
 - › parc : 7000 mètres carrés
 - › école : 4000 mètres carrés
 - › autres espaces : 2300 mètres carrés

Espaces de verdissement au sol :

- Publics : 5000 -7000 mètres carrés (parcs + autres espaces)
- Privés : 2,1 hectares (20 %)

Potentiels de développement :

- Logements :
 - › environ 2628 logements (densité de 197 logements à l'hectare)
- Espaces économiques (institutionnel et commercial) :
 - › 130 000 mètres carrés de superficie de plancher

Éléments de planification détaillée :**Axe 1 : Trame verte**

- MCN 1.1 : Créer un espace vert et un parc structurant d'une superficie d'environ 5000 à 7000 mètres carrés aux abords de la gare Chabanel ①
- MCN 1.2 : Verdir les emprises des rues existantes et nouvelles
- MCN 1.3 : Planifier un espace entre les nouvelles constructions et les emprises de voies ferrées afin d'y aménager un corridor de verdissement ②

Axe 2 : Mobilité

- MCN 2.1 : Créer un grand corridor piétonnier entre les deux gares ③
- MCN 2.2 : Créer un lien cycliste entre les gares le long des voies ferrées ②
- MCN 2.3 : Aménager une passerelle multifonctionnelle vers le secteur SUD du Marché Central ③
- MCN 2.4 : Configurer des corridors de déplacements actifs sécuritaires et confortables en bordure des rues

Axe 3 : Forme bâtie et usages

- MCN 3.1 : Concentrer le cadre bâti dense et de fort gabarit (jusqu'à 15 étages) à proximité des gares et en bordure des axes Chabanel et de l'Acadie
- MCN 3.2 : Créer un cadre bâti de gabarit plus modéré (jusqu'à 8 étages) et d'échelle humaine au cœur du secteur
- MCN 3.3 : Prévoir des lieux de commerces, de travail et d'échanges au premier niveau des bâtiments donnant sur les rues et les espaces publics

Axe 4 : Communauté

- MCS 4.1 : Prévoir une école primaire au cœur du secteur ④
- MCN 4.2 : Prévoir des espaces de services communautaires (salles, comptoir de loisirs...) ④
- MCN 4.3 : Aménager des espaces extérieurs de loisirs et de sports (terrains de jeux sportifs, parc de planche à roulettes, jardins collectifs) ①

Axe 5 : Identité et monumentalité

- MCN 5.1 : Créer un cadre bâti et une diversité de fonctions offrant une expérience commerciale remarquable
- MCN 5.2 : Marquer le paysage urbain du District avec la passerelle multifonctionnelle ③

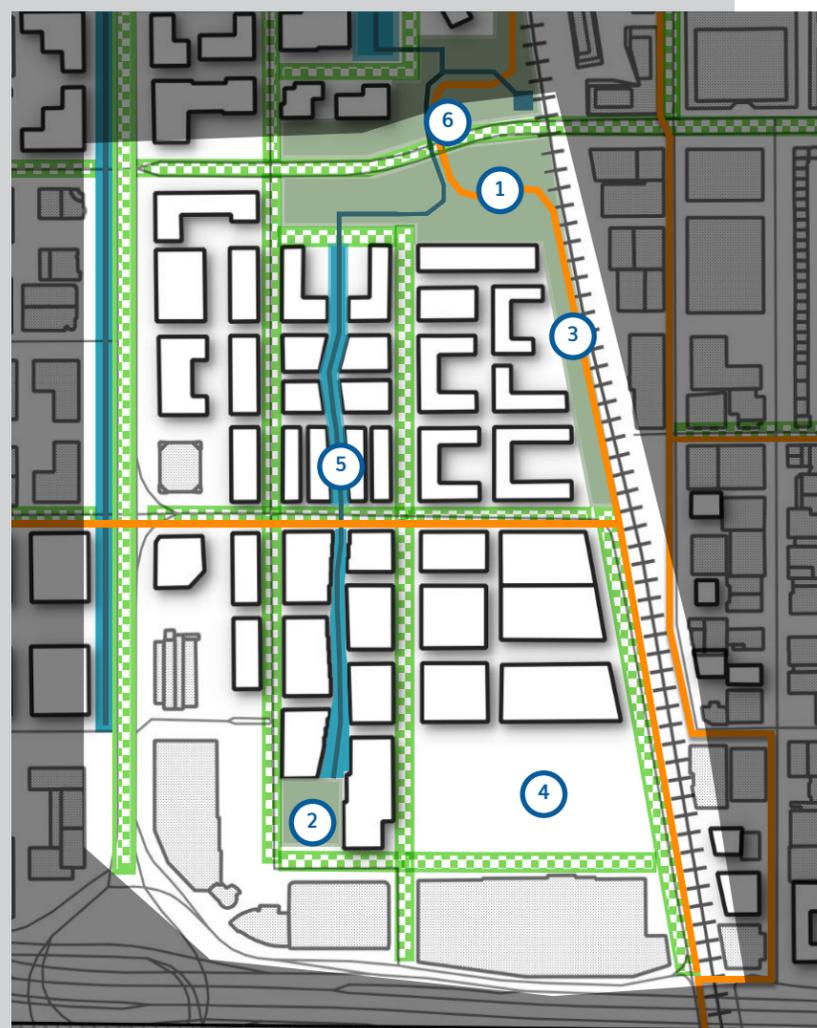
Balises réglementaires particulières :

- Rendre obligatoire l'implantation d'usages commerciaux, de bureaux ou d'équipements sociocommunautaires au rez-de-chaussée de certains bâtiments;
- Prévoir les normes et les critères du plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA).

Nom du secteur :
Marché Central sud (MCS)

Vision sommaire :

Consolider les activités commerciales autour d'un nouveau pôle dense, compact et diversifié.



Objectifs d'aménagement :

- › Créer un pôle commercial attractif, compact et diversifié;
- › Aménager un grand espace vert en bordure de la rue Chabanel;
 - › Assurer l'espace et l'environnement nécessaires au confort du transport actif;
 - › Créer un nouveau cadre bâti dense et compact;
 - › Offrir une diversité d'activités.

Potentiels :

Superficie totale du secteur :

- 27,0 hectares

Superficie visée par un redéveloppement ou un développement :

- 21,0 hectares

Partage potentiel de l'espace :

Domaine privé :

- 14,8 hectares

Rues :

- 4,6 hectare (emprise de rue 21 m)

Domaine public (hors rues) :

- 1,5 hectare (10 %)
 - › parc : 1 hectare
 - › espace public : 2500 mètres carrés
 - › autres espaces : 2500 mètres carrés

Espaces de verdissement au sol :

- Publics : 1,23 hectare (parcs + autres espaces)
- Privés : 3 hectares (20 %)

Potentiels de développement :

- Logements :
 - › environ 2891 logements (densité de 140 logements à l'hectare)
- Espaces économiques (institutionnel, industriel et commercial) :
 - › 145 000 mètres carrés de superficie de plancher

Éléments de planification détaillée :**Axe 1 : Trame verte**

- MCS 1.1 : Créer un grand espace vert d'une superficie d'environ 1 hectare dans la partie nord du secteur ①
- MCS 1.2 : Créer un espace public au cœur du pôle commercial ②
- MCS 1.3 : Planifier un corridor de verdissement entre les nouvelles constructions et l'emprise de voie ferrée du CP ③
- MCS 1.3 : Verdir les emprises de rues existantes et nouvelles
- MCS 1.4 : Assurer la présence de plantations, de coulées vertes et d'îlots de verdissement parmi l'aire de stationnement extérieur du pôle commercial ④

Axe 2 : Mobilité

- MCS 2.1 : Créer un grand corridor piétonnier vers la zone commerciale au sud ⑤
- MCS 2.2 : Créer un lien cycliste le long de la voie ferrée ③

- MCS 2.3 : Aménager une passerelle multifonctionnelle (piéton et cycliste) vers le secteur du Marché Central nord ⑥
- MCS 2.4 : Configurer des corridors de déplacements actifs sécuritaires et confortables en bordure des rues

Axe 3 : Forme bâtie et usages

- MCS 3.1 : Concentrer le cadre bâti dense et de fort gabarit (jusqu'à 12 étages) au nord du secteur et en bordure de l'axe de l'Acadie
- MCS 3.2 : Créer un cadre bâti de gabarit plus modéré et d'échelle humaine (jusqu'à 8 étages) au cœur du secteur et parmi la zone commerciale
- MCS 3.3 : Favoriser l'intégration du pôle commercial et des magasins de grande surface parmi un cadre bâti dense et compact

Axe 4 : Communauté

- MCS 4.1 : Aménager des espaces extérieurs de loisirs et de sports (terrains de jeux sportifs, parc de planche à roulettes, jardins communautaires) ①

Axe 5 : Identité et monumentalité

- MCS 5.1 : S'attarder à l'architecture, au paysage et à l'interface des bâtiments aux abords du corridor piétonnier central
- MCS 5.2 : Marquer le paysage urbain du District avec la passerelle multifonctionnelle ⑥

Balises réglementaires particulières :

- Rendre obligatoire l'implantation d'usages commerciaux, de bureaux ou d'équipements sociocommunautaires au rez-de-chaussée de certains bâtiments;
- Prévoir les normes et les critères PIIA.

Nom du secteur :
Chabanel (CHB)

Vision sommaire :

Créer un secteur d'emplois diversifié qui s'articule autour d'un grand espace public commun et partagé, l'avenue de l'Esplanade et son espace public.

Objectifs d'aménagement :

- › Permettre une nouvelle diversité d'activités;
- › Assurer la bonne cohabitation entre les usages actuels et futurs;
- › Canaliser le camionnage dans la partie nord et est du secteur;
- › Rendre accessible et intégrer dans la planification du secteur les centres des îlots de grande taille;
- › Créer un espace public d'intérêt au cœur du secteur.

Potentiels :

Superficie totale du secteur :

- 27,0 hectares

Superficie visée par un redéveloppement ou un développement :

- 13,0 hectares

Partage potentiel de l'espace :

Domaine privé :

- 11,7 hectares

Rues : -

Domaine public (hors rues) :

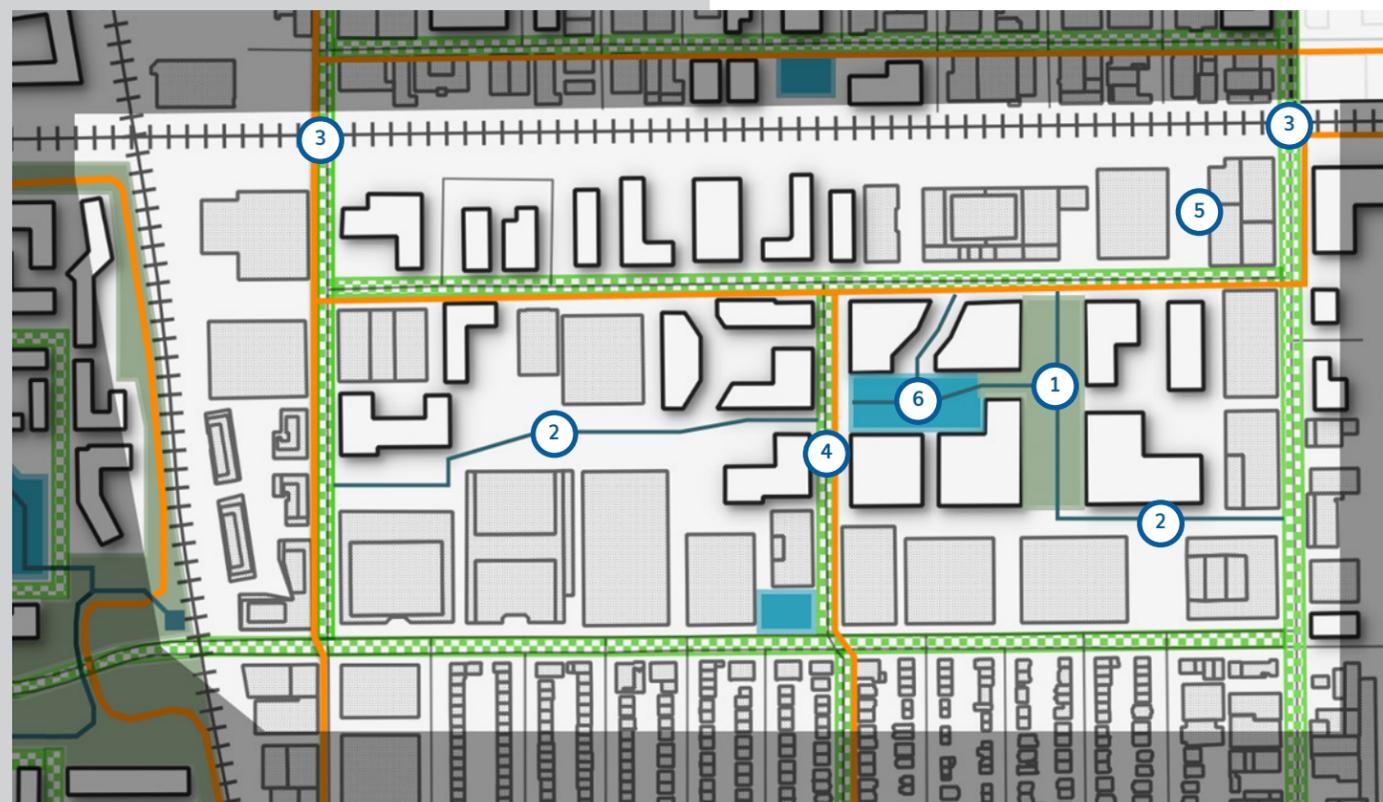
- 1,3 hectare (10 %)
 - › parc : 3000 mètres carrés (50-150 Louvain Ouest)
 - › espace public : 3000 mètres carrés (place de l'Esplanade)
 - › autres espaces : 7000 mètres carrés

Espaces potentiels de verdissement au sol :

- Publics : 1 hectare (espace vert + autres espaces)
- Privés : 2,3 hectares (20 %)

Potentiels de développement :

- Logements :
 - › environ 1550 logements (densité de 120 logements à l'hectare)
- Espaces économiques (institutionnel, industriel et commercial) :
 - › 280 000 mètres carrés de superficie de plancher



Éléments de planification détaillée :**Axe 1 : Trame verte**

- CHB 1.1 : Créer un espace vert structurant d'une superficie d'environ 3000 mètres carrés sur le terrain du 50-150 de Louvain Ouest ^①
- CHB 1.2 : Verdir les emprises des rues de Louvain Ouest, Meilleur et Saint-Laurent

Axe 2 : Mobilité

- CHB 2.1 : Créer des liens piétons à travers les grands îlots ^②
- CHB 2.2 : Améliorer la sécurité et le confort des piétons et des cyclistes sous les passages de la voie ferrée du CN ^③
- CHB 2.3 : Aménager un tronçon de rue partagée sur l'avenue de l'Esplanade, entre de Louvain et Chabanel ^④
- CHB 2.4 : Configurer des corridors de déplacements actifs sécuritaires et confortables le long des axes de Louvain, Meilleur et Saint-Laurent
- CHB 2.5 : Aménager un pôle de transbordement dans la partie nord-est du secteur ^⑤

Axe 3 : Forme bâtie et usages

- CHB 3.1 : Assurer une intégration adéquate de la nouvelle forme bâtie sur le site du 50-150 de Louvain Ouest, en transition entre le front Chabanel de fort gabarit et la rue de Louvain de plus faible gabarit
- CHB 3.2 : Rendre possible l'habitation au cœur du secteur, lorsque le cadre bâti et le milieu environnant le permettent
- CHB 3.3 : Obliger les locaux commerciaux au premier niveau des bâtiments donnant sur la rue ou un espace public afin d'animer l'espace public
- CHB 3.4 : Réhabiliter les bâtiments industriels présentant un intérêt patrimonial

Axe 4 : Communauté

- CHB 4.1 : Créer un lieu public et animé, apte à structurer le secteur, sur le terrain du 50-150 de Louvain Ouest ^⑥
- CHB 4.2 : Prévoir des espaces de services communautaires (salles, comptoir de loisirs) ^⑥
- CHB 4.2 : Aménager des espaces extérieurs de loisirs et de sports (terrains de jeux sportifs, parc de planche à roulettes, jardins communautaires) sur le terrain du 50-150 de Louvain Ouest ^①

Axe 5 : Identité et monumentalité

- CHB 5.1 : Créer une séquence de lieux publics animés aux abords de l'axe de l'Esplanade ^④

Balises réglementaires particulières :

- Rendre obligatoire l'implantation d'usages commerciaux, de bureaux ou d'équipements sociocommunautaires au rez-de-chaussée de certains bâtiments;
- Prévoir les normes et les critères PIIA.

Nom du secteur :
Port-Royal (PTR)

Vision sommaire :

Consolider le pôle d'emplois en introduisant une nouvelle gamme d'activités économiques.

Objectifs d'aménagement :

- › Permettre une nouvelle gamme d'activités économiques, tout en préservant l'identité du secteur;
- › Favoriser le redéveloppement des terrains sous-utilisés et vacants;
- › Créer un espace public et verti pour les travailleuses et les travailleurs.

Potentiels :

Superficie totale du secteur :

- 28,0 hectares

Superficie visée par un redéveloppement ou un développement :

- 3,1 hectares

Partage potentiel de l'espace :

Domaine privé :

- 2,7 hectares

Rues : -

Domaine public (hors rues) :

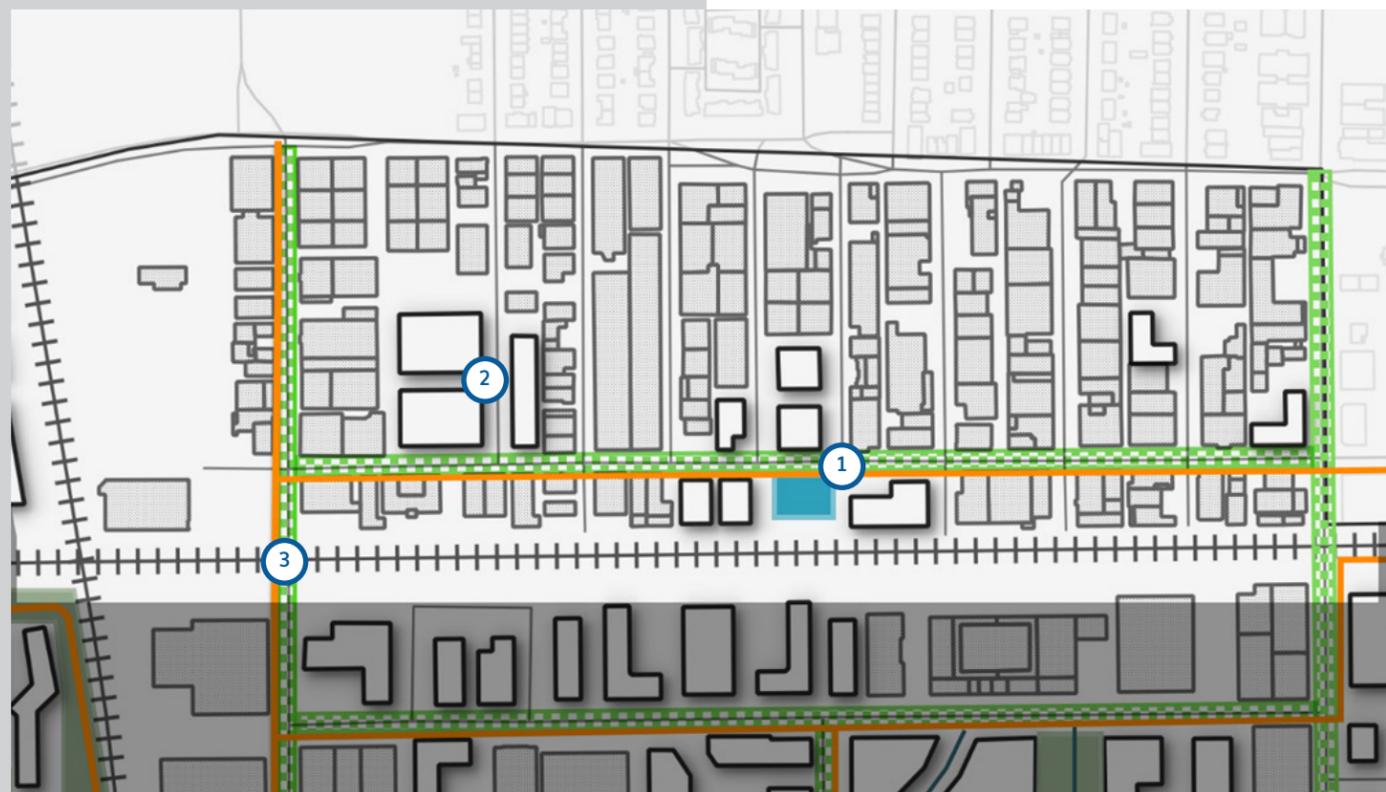
- 3000 mètres carrés (10 %)
 - › espace public : 1000 mètres carrés (place Port-Royal)
 - › autres espaces : 2000 mètres carrés

Espaces potentiels de verdissement au sol :

- Publics : 2000 mètres carrés (autres espaces)
- Privés : 54000 mètres carrés (20 %)

Potentiels de développement :

- Logements :
 - › -
- Espaces économiques (institutionnel, industriel et commercial) :
 - › 50 000 mètres carrés de superficie de plancher



Éléments de planification détaillée :**Axe 1 : Trame verte**

- PTR 1.1 : Verdir les axes de Port-Royal et Meilleur
- PTR 1.2 : Créer un espace public verdi d'environ 1000 mètres carrés aux environs des axes de Port-Royal et de l'Esplanade ¹

Axe 2 : Mobilité

- PTR 2.1 : Configurer des corridors de déplacements actifs sécuritaires et confortables le long des axes de Port-Royal, Meilleur et Saint-Laurent
- PTR 2.2 : Aménager un pôle de transbordement dans la partie ouest du secteur ²
- PTR 2.3 : Améliorer la sécurité et le confort des piétonnes, des piétons et des cyclistes sous les passages de la voie ferrée du CN ³

Axe 3 : Forme bâtie et usages

- PTR 3.1 : Réhabiliter les bâtiments industriels présentant un intérêt patrimonial
- PTR 3.2 : Permettre un cadre bâti de moyenne densité (6 étages) afin d'optimiser l'utilisation du sol
- PTR 3.3 : Permettre des usages commerciaux aux abords de l'espace public ¹

Axe 4 : Communauté

-

Axe 5 : Identité et monumentalité

-

Balises réglementaires particulières :

-

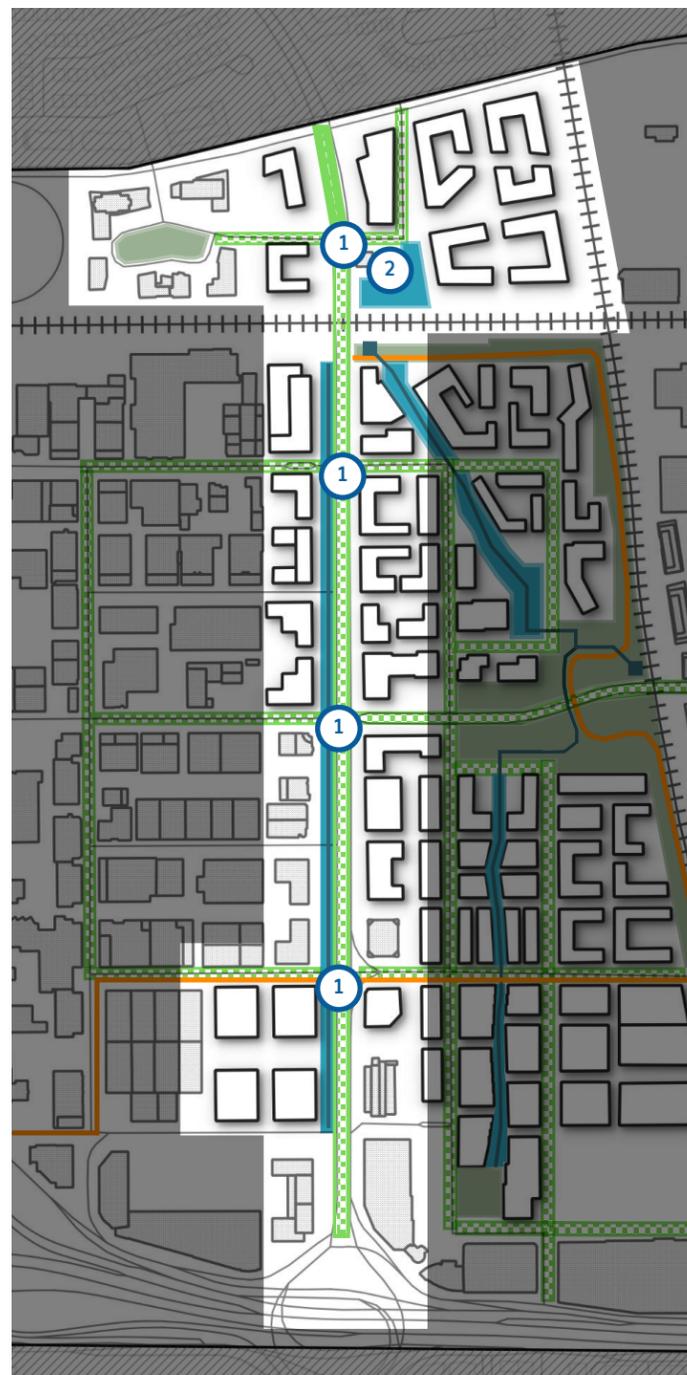


Nom du secteur :

L'Acadie/Sauvé (LAS)

Vision sommaire :

Consolider la fonction commerciale de l'axe en créant un nouveau parcours urbain partagé.



Objectifs d'aménagement :

- › Favoriser une gamme d'activités plus diversifiées en assurant une intégration harmonieuse de l'usage habitation;
- › Consolider un cadre bâti plus dense et la présence commerciale, en concordance avec le caractère de l'artère de l'Acadie;
- › Établir un corridor de déplacement sécuritaire et confortable pour l'ensemble des modes.

Potentiels :

Superficie totale du secteur :

- 24,2 hectares

Superficie visée par un redéveloppement ou un développement :

- 12,0 hectares

Partage potentiel de l'espace :

Domaine privé :

- 10,8 hectares

Rues : -

Domaine public (hors rues) :

- 1,2 hectare (10 %)
 - › autres espaces : 1,2 hectare

Espaces potentiels de verdissement au sol :

- Publics : 1,2 hectare (autres espaces)
- Privés : 2,2 hectare (20 %)

Potentiels de développement :

- Logements :
 - › environ 2442 logements (densité de 200 logements à l'hectare)
- Espaces économiques (institutionnel, industriel et commercial) :
 - › 72 095 mètres carrés de superficie de plancher

Éléments de planification détaillée :**Axe 1 : Trame verte**

- LAS 1.1 : Verdir davantage l'emprise du boulevard de l'Acadie aux endroits possibles

Axe 2 : Mobilité

- LAS 2.1 : Configurer des corridors de déplacements actifs sécuritaires et confortables le long de l'axe de l'Acadie
- LAS 2.2 : Évaluer la mise en place de mesures préférentielles pour autobus afin de faciliter le transit vers la station du REM
- LAS 2.3 : Configurer des intersections sécuritaires pour piétonnes et piétons ^①
- LAS 2.4 : Établir un pôle d'intermodalité à la gare Ahuntsic ^②

Axe 3 : Forme bâtie et usages

- LAS 3.1 : Autoriser un cadre bâti de gabarit moyen (jusqu'à 8 étages) dans la partie sud du secteur
- LAS 3.2 : Autoriser un cadre bâti de plus forte densité (jusqu'à 15 étages) à proximité de la gare et de l'axe Chabanel
- LAS 3.3 : Obliger l'usage commercial parmi les locaux des premiers niveaux des bâtiments le long de l'axe de l'Acadie

Axe 4 : Communauté

-

Axe 5 : Identité et monumentalité

-

Balises réglementaires particulières :

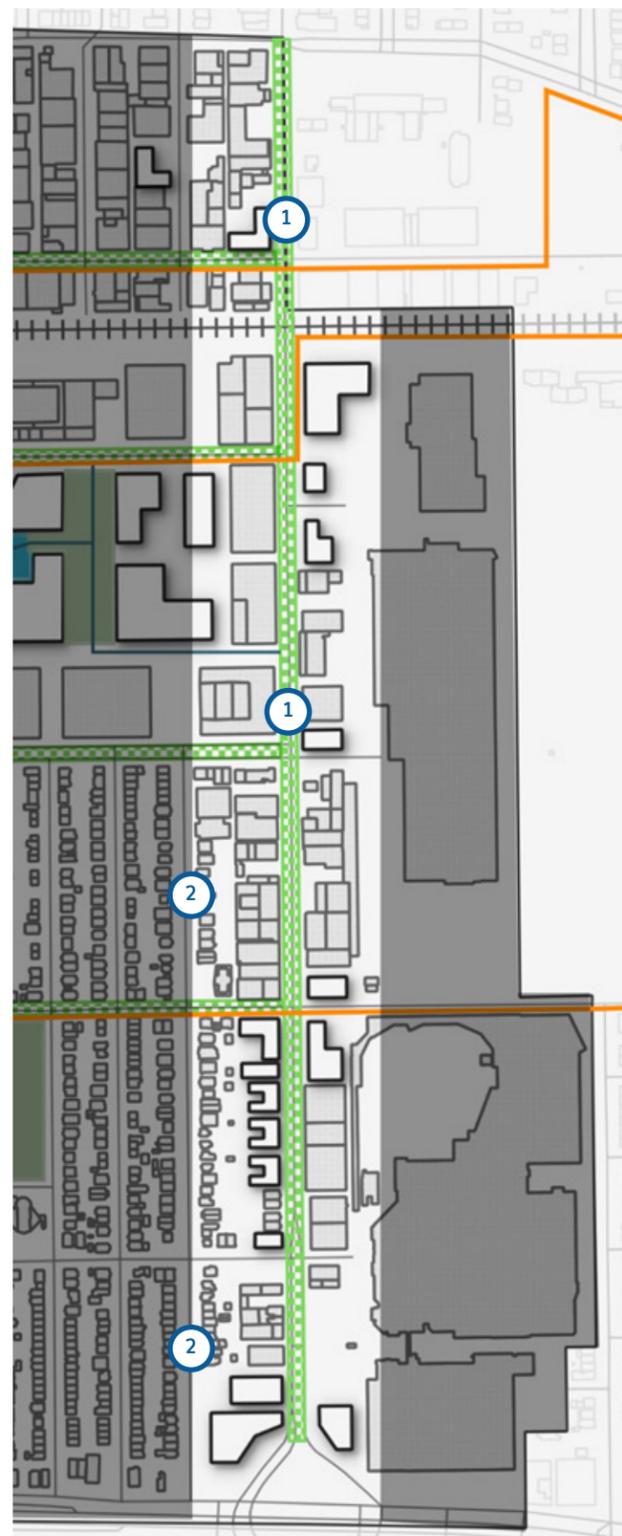
-



Nom du secteur :
Saint-Laurent (SLT)

Vision sommaire :

Consolider le cadre bâti et créer un axe de mobilité plus urbain.



Objectifs d'aménagement :

- › Favoriser une gamme d'activités diversifiées en assurant une intégration harmonieuse de l'usage habitation selon les contraintes du milieu;
- › Consolider un cadre bâti plus dense, en concordance avec le caractère de l'artère Saint-Laurent, tout en respectant une intégration harmonieuse avec le quartier Saint-Simon.

Potentiels :

Superficie totale du secteur :

- 14,2 hectares

Superficie visée par un redéveloppement ou un développement :

- 3,9 hectares

Partage potentiel de l'espace :

Domaine privé :

- 3,5 hectares

Rues : -

Domaine public (hors rues) :

- 3900 mètres carrés (10 %)
 - › autres espaces : 3900 mètres carrés

Espaces potentiels de verdissement au sol :

- Publics : 3900 mètres carrés (autres espaces)
- Privés : 7000 mètres carrés (20 %)

Potentiels de développement :

- Logements :
 - › environ 700 logements (densité de 180 logements à l'hectare)
- Espaces économiques (institutionnel, industriel et commercial) :
 - › 18 117 mètres carrés de superficie de plancher



Éléments de planification détaillée :**Axe 1 : Trame verte**

- SLT 1.1 : Verdir les emprises du boulevard Saint-Laurent

Axe 2 : Mobilité

- SLT 2.1 : Configurer des corridors de déplacements actifs sécuritaires et confortables le long de l'axe Saint-Laurent
- SLT 2.2 : Évaluer la mise en place de mesures préférentielles pour autobus afin de faciliter le transit vers le métro
- SLT 2.3 : Configurer des intersections sécuritaires pour piétonnes et piétons ^①

Axe 3 : Forme bâtie et usages

- SLT 3.1 : Assurer l'intégration adéquate des formes bâties à redévelopper avec le quartier Saint-Simon ^②
- SLT 3.2 : Autoriser un cadre bâti de moyen gabarit (jusqu'à 8 étages) le long de l'artère
- SLT 3.3 : Autoriser un cadre bâti de plus forte densité (jusqu'à 15 étages) au coin de l'axe Crémazie
- SLT 3.3 : Intégrer l'usage habitation du côté ouest de l'artère Saint-Laurent afin d'assurer une meilleure cohabitation avec les usages existants

Axe 4 : Communauté

-

Axe 5 : Identité et monumentalité

-

Balises réglementaires particulières :

-

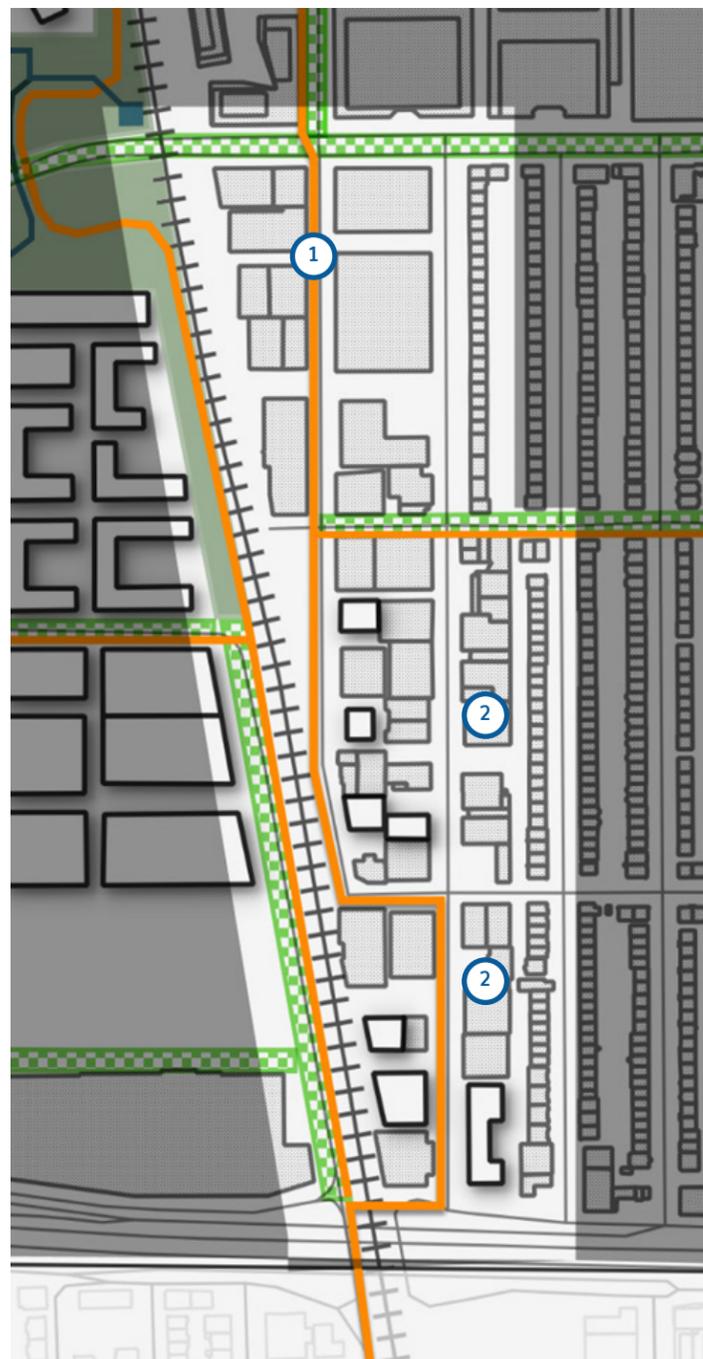


Nom du secteur :

Meilleur/Parc (MPA)

Vision sommaire :

Consolider l'enclave économique en optimisant le cadre bâti.



Objectifs d'aménagement :

- › Favoriser une gamme d'activités diversifiées en assurant une intégration harmonieuse des nouveaux usages avec les contraintes du milieu;
- › Assurer l'intégration harmonieuse des nouvelles formes bâties potentielles avec le quartier Saint-Simon.

Potentiels :

Superficie totale du secteur :

- 10,3 hectares

Superficie visée par un redéveloppement ou un développement :

- 1,7 hectares

Partage potentiel de l'espace :

Domaine privé :

- 1,5 hectares

Rues : -

Domaine public (hors rues) :

- 1700 mètres carrés (10 %)
 - › autres espaces : 1700 mètres carrés

Espaces potentiels de verdissement au sol :

- Publics : 1700 mètres carrés (autres espaces)
- Privés : 3000 mètres carrés (20 %)

Potentiels de développement :

- Logements :
 - › -
- Espaces économiques (institutionnel, industriel et commercial) :
 - › 17 400 mètres carrés de superficie de plancher

Éléments de planification détaillée :**Axe 1 : Trame verte**

-

Axe 2 : Mobilité

- MPA 2.1 : Configurer des corridors de déplacements actifs sécuritaires et confortables le long de l'axe Meilleur
- MPA 2.2 : Consolider le camionnage en aménagement un pôle de transbordement dans la partie nord du secteur ¹

Axe 3 : Forme bâtie et usages

- MPA 3.1 : Assurer l'intégration adéquate des formes bâties à développer en concordance avec le quartier Saint-Simon ²

Axe 4 : Communauté

-

Axe 5 : Identité et monumentalité

-

Balises réglementaires particulières :

-

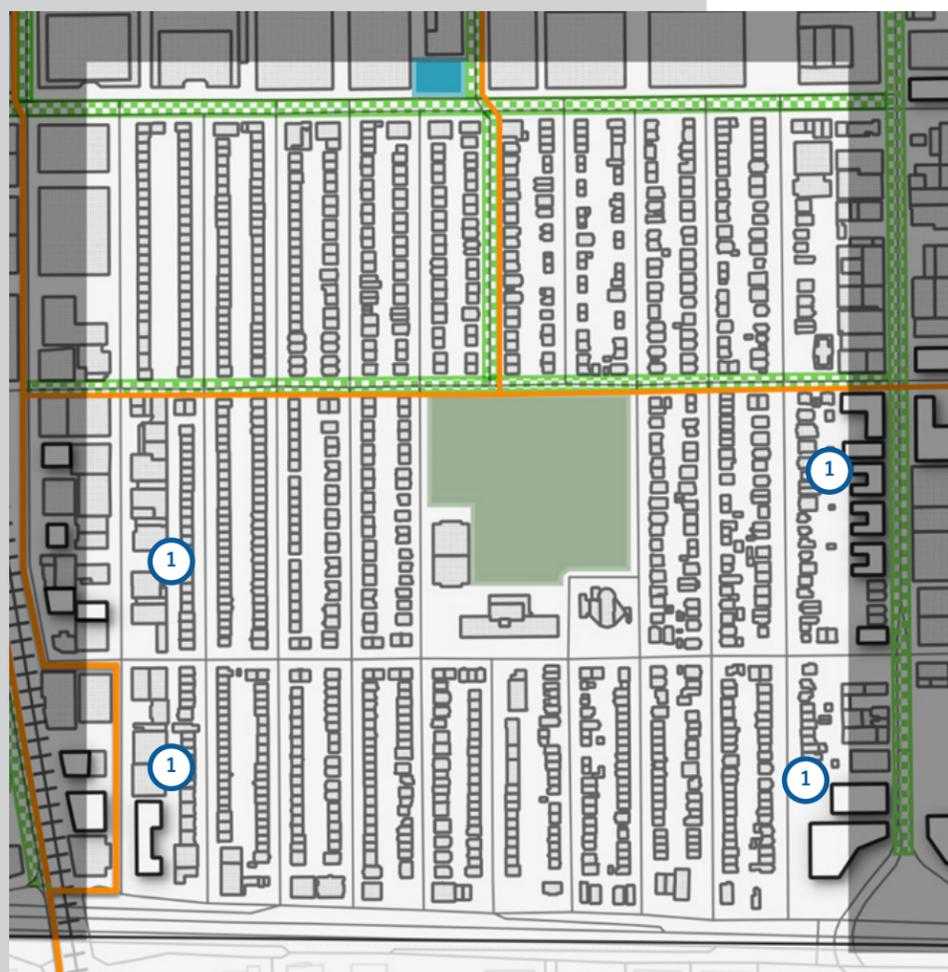


Nom du secteur :
Saint-Simon (SSI)

Vision sommaire :
Préserver le quartier Saint-Simon et favoriser son désenclavement.

Objectifs d'aménagement :

- › Décloisonner le quartier par le transport actif;
- › Assurer la bonne cohabitation du quartier avec les autres secteurs du District central.



Potentiels :

Superficie totale du secteur :

- -

Superficie visée par un redéveloppement ou un développement :

- -

Partage potentiel de l'espace :

Domaine privé :

- -

Rues : -

Domaine public (hors rues) :

- -

Espaces potentiels de verdissement au sol :

- Publics : -
- Privés : -

Potentiels de développement :

- Logements :
 - › -
- Espaces économiques (institutionnel, industriel et commercial) :
 - › -

Éléments de planification détaillée :**Axe 1 : Trame verte**

- SSI 1.1 : Verdir les emprises de la rue Legendre

Axe 2 : Mobilité

- SSI 2.1 : Configurer des corridors de déplacements actifs sécuritaires et confortables le long des axes de l'Esplanade et Legendre
- SSI 2.2 : Intégrer un pôle d'intermodalité au cœur du quartier

Axe 3 : Forme bâtie et usages

- SSI 3.1 : Assurer l'intégration adéquate des formes bâties dans les secteurs en transformation au pourtour du quartier Saint-Simon ¹

Axe 4 : Communauté

- SSI 4.1 : Consolider le rôle structurant du parc Saint-Simon-Apôtre dans le quartier

Axe 5 : Identité et monumentalité

-

Balises réglementaires particulières :

-



Nom du secteur :

Charles-De La Tour (CDT)

Vision sommaire :

Consolider le pôle d'emplois.



Objectifs d'aménagement :

- › Densifier les emplois lors de projets de redéveloppement;
- › Faciliter l'accès au secteur par l'intermédiaire du transport actif et collectif.

Potentiels :

Superficie totale du secteur :

- 40 hectares

Superficie totale d'espaces disponibles au redéveloppement et développement :

- 6900 mètres carrés

Partage potentiel de l'espace à redévelopper :

Domaine privé :

- 6900 mètres carrés

Rues : -

Domaine public (hors rues) : -

Espaces potentiels de verdissement au sol :

- Publics : -
- Privés : 1380 mètres carrés (20 %)

Potentiels de développement :

- Logements :
 - › -
- Espaces économiques (institutionnel, industriel et commercial) :
 - › 23 287 mètres carrés de superficie de plancher

Éléments de planification détaillée :**Axe 1 : Trame verte**

- CDT 1.1 : Verdir les axes Chabanel, de Louvain Ouest, Legendre et Charles-De La Tour

Axe 2 : Mobilité

- CDT 2.1 : Configurer des corridors de déplacements actifs sécuritaires et confortables le long des rues de Louvain, Chabanel et Legendre
- CDT2.2 : Aménager un pôle de transbordement dans le secteur

Axe 3 : Forme bâtie et usages

- CDT 3.1 : Densifier le cadre bâti (jusqu'à 6 étages) par rapport au cadre bâti existant

Axe 4 : Communauté

-

Axe 5 : Identité et monumentalité

-

Balises réglementaires particulières :

-



3. Mises à jour des outils de planification

Cette section expose les modifications apportées par le plan particulier d'urbanisme du District central au plan d'urbanisme de la Ville de Montréal adopté en 2004 (règlement 04-047 et en vigueur au moment de présenter le présent document de planification.

Les modifications mises de l'avant concernent les paramètres de densité de construction (section 3.1.2 du plan d'urbanisme).

AFFECTATIONS

Les affectations du sol servent à « exprimer la vocation souhaitée dans les secteurs à construire ou à transformer et confirme celle des secteurs établis » (Plan d'urbanisme, section 3.1.1).

Pour le PPU du District central, d'importants changements dans le cadre des affectations du sol résultent de la nouvelle vision de planification et des grandes orientations, qui veulent notamment introduire une nouvelle gamme d'activités élargie et la création de milieux de vie plus diversifiés et durables.

La modification de ces affectations se fera directement à l'intérieur du plan d'urbanisme. Les composantes et les notes de chaque affectation correspondent à celles contenues dans ce dernier document.

DENSITÉ DE CONSTRUCTION

Le cadre de densité de construction sert à « 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 » (Plan d'urbanisme, section 3.1.2).

Les paramètres antérieurs inscrits au plan d'urbanisme et à l'ancien PPU du secteur L'Acadie-Chabanel reposaient sur les volontés de consolider le pôle d'emplois et le cadre bâti existants. À l'instar des affectations, la nouvelle vision du présent PPU entraîne des redéveloppements importants de certaines parties du territoire du District, rendant ainsi essentiels de nouveaux paramètres de densité de construction. L'entrée en vigueur du présent PPU aura pour effet d'abroger l'ancien PPU du secteur L'Acadie-Chabanel.

En ce sens, les secteurs de densité de construction ciblent de nouveaux secteurs en transformation et y proposent les paramètres de densité de construction de façon plus précise.

La carte 25 illustre ainsi les changements apportés aux secteurs de densité de construction par le PPU. La figure 10 identifie les grands paramètres de construction (hauteur, densité et implantation) de chacun de ces secteurs.



Figure 10. Paramètre des secteurs de densité de construction du PPU du District central

SECTEURS ÉTABLIS

Secteur 01-06

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

Secteur 01-07

- › bâti de six étages ou plus hors sol ;
- › taux d'implantation au sol moyen ou élevé;
- › C.O.S. minimal: 1,2;
- › C.O.S. maximal : 9,0.

Secteur 01-15

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

Secteur 01-24

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

Secteur 01-25

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

SECTEURS À TRANSFORMER OU À CONSTRUIRE

Secteur 01-T2

- › bâti de deux à vingt-six étages hors sol;
- › taux d'implantation au sol faible ou moyen;
- › C.O.S. minimal : 1,2;
- › C.O.S. maximal : 4,5.

Secteur 01-T7

- › bâti de deux à huit étages hors sol;
- › taux d'implantation au sol faible ou moyen;
- › C.O.S. minimal : 1,0;
- › C.O.S. maximal : 4,0.

Secteur 01-T14

- › bâti de deux à quinze étages hors sol;
- › taux d'implantation au sol moyen ou élevé;
- › C.O.S. minimal: 1,2;
- › C.O.S. maximal : 4,5.

Secteur 01-T15

- › bâti de six à dix étages hors sol;
- › taux d'implantation au sol moyen ou élevé;
- › C.O.S. minimal : 2,0;
- › C.O.S. maximal : 4,5.

Secteur 01-T16

- › bâti de quatre à quinze étages hors sol;
- › taux d'implantation au sol moyen ou élevé;
- › C.O.S. minimal : 3,0;
- › C.O.S. maximal : 6,0.

Secteur 01-T17

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

Secteur 01-T18

- › bâti de deux à huit étages hors sol;
- › taux d'implantation au sol moyen ou élevé;
- › C.O.S. minimal : 2,0;
- › C.O.S. maximal : 4,5.

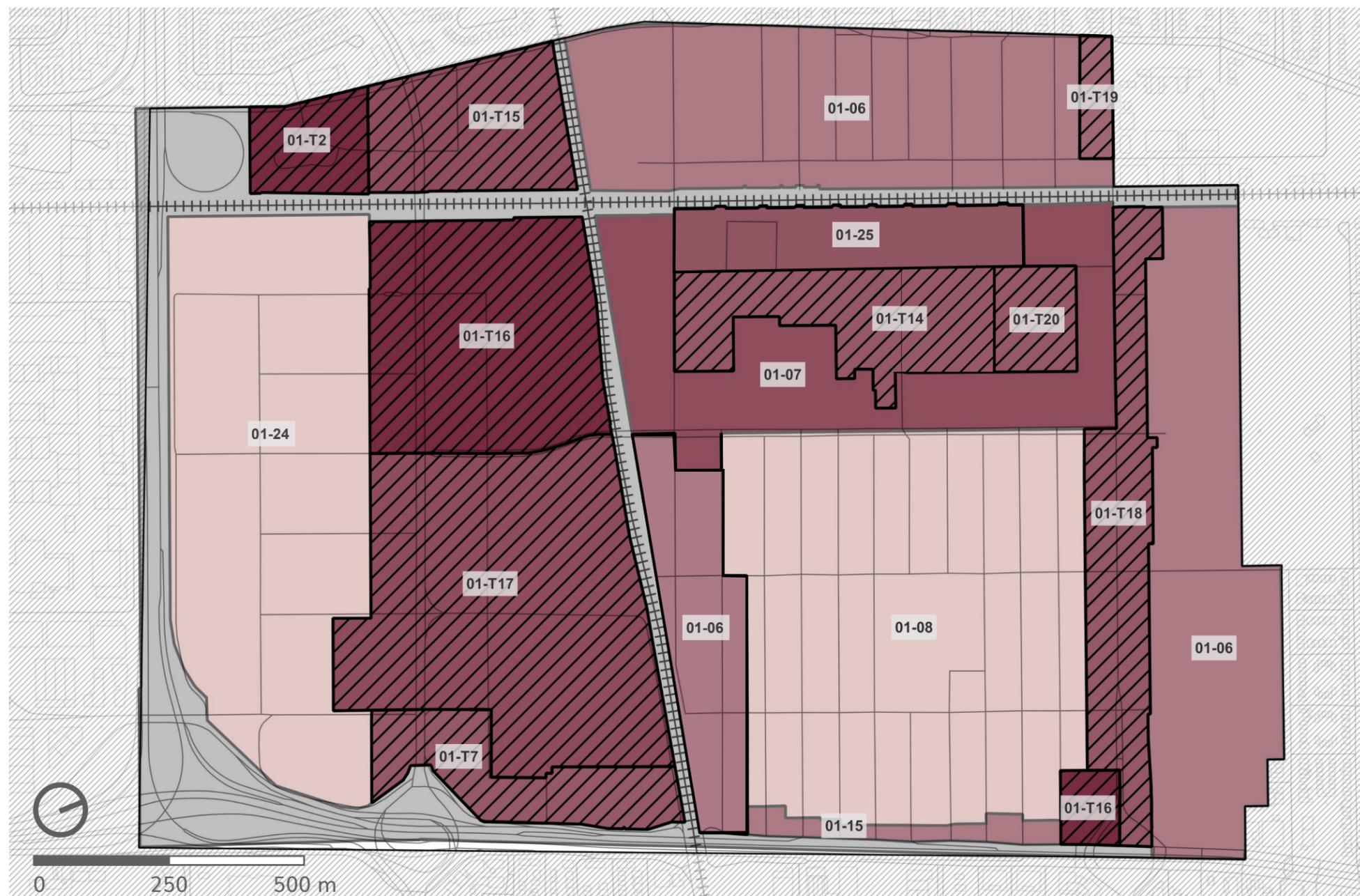
Secteur 01-T19

- › bâti de deux à six étages hors sol;
- › taux d'implantation au sol moyen ou élevé;
- › C.O.S. minimal : 1,2;
- › C.O.S. maximal : 3,0.

Secteur 01-T20

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

Carte 25. Secteurs de densité de construction du PPU du District central



Légende :

-  Densité forte
-  Densité faible
- 00-00 Numéro du secteur
-  Secteur à transformer ou à construire

4. Balises réglementaires

Les modifications apportées à la réglementation d'urbanisme de l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville et faites en concordance avec le présent plan toucheront différents éléments relevant à la fois des aspects normatifs que des cadres discrétionnaires de révision et d'approbation des projets.

Dans un premier temps, le cadre normatif intégrant la gestion par zones des catégories d'usages et des paramètres de la forme bâtie (hauteur, densité, implantation) devra être ajusté en fonction des grands paramètres d'affectation et de densité, ainsi que des objectifs de planification détaillée des secteurs.

La présente section vise également à identifier les balises qui permettront d'établir un cadre pour les outils réglementaires discrétionnaires, notamment le plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA), en respect de la vision et des orientations soutenues par le présent PPU.

OUTILS DISCRÉTIONNAIRES

Plan d'implantation et d'intégration architecturale

La présente section vise à spécifier les objectifs d'approbation discrétionnaire à intégrer lors de l'étude de diverses demandes de permis et de certificats relatifs au territoire du District central. Ces objectifs ont été regroupés en différentes thématiques. La réglementation d'urbanisme devra prévoir les critères d'évaluation afin d'en évaluer l'atteinte ou non.

Cohabitation des usages

- Évaluer les sources potentielles de conflit entre les usages sensibles, tels que l'habitation et les écoles, en considérant les usages, le cadre bâti et les aménagements extérieurs dans le milieu environnant existant;
- Localiser les usages sensibles dans le milieu urbain et les sites visés afin de favoriser une intégration harmonieuse de ceux-ci en fonction des contraintes identifiées du milieu environnant;
- Concevoir les bâtiments, les locaux et les espaces extérieurs rattachés aux usages sensibles de manière à minimiser les contraintes identifiées du milieu environnant.

Intégration des formes bâties

- Concevoir les projets de développement et de redéveloppement autour du quartier Saint-Simon afin de minimiser les répercussions potentielles de ces projets sur l'ensoleillement, le vent, la circulation, le bruit ou tout autre élément concerné sur les bâtiments existants;
- Favoriser une transition dans les gabarits et les hauteurs des nouvelles constructions situées entre des ensembles urbains existants et ayant des cadres bâtis de nature différente;
- Prévoir un cadre bâti à échelle humaine et ouvert sur l'espace public, notamment par l'emploi de formes bâties telles que le basilaire, les retraits en hauteur et les reculs de façade;
- Aménager les espaces intérieurs et des ouvertures nombreuses au rez-de-chaussée des bâtiments afin d'établir des liens de complémentarité avec les espaces extérieurs.

Verdissement et aménagement durable des terrains privés

- Préconiser le verdissement par le biais des aires de plantation pleine terre, au niveau du sol, afin d'atteindre les seuils minimaux de verdissement exigé à la réglementation;
- Proposer des aires de verdissement suffisantes sur les propriétés privées, notamment en considérant des marges d'implantation larges;
- Limiter l'implantation des structures souterraines par rapport aux limites de propriété afin de permettre les plantations pleine terre et l'infiltration des eaux de pluie;
- Concevoir des bâtiments aptes à supporter des structures vertes sur toit ainsi que l'agriculture urbaine, de manière complémentaire au verdissement au sol;
- Favoriser l'intégration de matériaux durables et de nature végétale parmi les revêtements de surface extérieure des bâtiments afin de combattre les effets des îlots de chaleur urbains.

Mobilité durable

- Implanter des stationnements pour vélos accessibles et sécuritaires pour l'ensemble des personnes usagères du site, qu'elles soient résidentes, visiteuses ou clientes;
- Assurer la perméabilité et la sécurité des déplacements actifs à l'intérieur du site en implantant un réseau de parcours et de lieux sécuritaires pour les personnes se déplaçant à pied ou à vélo;
- Atténuer la présence des véhicules et des aires de stationnement en privilégiant l'aménagement des aires de stationnement à l'intérieur des bâtiments et/ou la mutualisation des unités entre les divers usages;
- Prévoir, à l'intérieur des sites, un réseau de parcours et de lieux sécuritaires favorisant les déplacements actifs;
- Prévoir des unités de stationnement réservées à l'autopartage;
- Lorsque nécessaire, assurer que les aires et les quais de chargement soient sécuritaires pour l'ensemble des déplacements sur le site et les rues adjacentes.

Affichage

Favoriser un affichage qui contribue à la mise en valeur du site en s'assurant du bon traitement du nombre, des dimensions, des couleurs et de la localisation des enseignes afin qu'elles s'harmonisent avec l'architecture des bâtiments et le milieu d'insertion.



5. Le plan d'action

Tel qu'indiqué dans la vision et les grandes orientations, l'ossature du plan particulier d'urbanisme et la mise en œuvre de la transition urbaine souhaitée reposent sur la réalisation d'une nouvelle trame verte. L'intérêt repose sur l'intervention à la fois dans les domaines publics et privés, autant parmi les secteurs établis que parmi ceux en transformation.

La réalisation des éléments de la vision et de ses grandes orientations dépend de la mise en œuvre d'une série de moyens spécifiques.



Les tableaux présentés dans les pages suivantes de ce plan illustrent une partie des actions et des moyens de mise en œuvre notamment déterminés lors de l'élaboration du document détaillant la planification de l'aire TOD des gares Ahuntsic et Chabanel, qui constitue le fondement du présent PPU du District central. Ils ont été rédigés dans le cadre d'un travail collaboratif impliquant diverses personnes intervenant sur du territoire.

Ces moyens ont été classifiés selon les cinq grandes orientations et devront guider de manière plus précise les actions et les interventions à prévoir dans les prochaines années.

A. TRAME VERTE

Objectifs		Interventions		
A.1	Déployer des infrastructures vertes et un parcours d'espaces publics à travers le territoire	A.1.1	Réaliser un espace public vert structurant sur le site du 50-150 de Louvain Ouest	A
		A.1.2	Réaliser des espaces publics verts structurants parmi le secteur de redéveloppement du Marché Central	A
A.2	Générer des espaces voués à une biodiversité et à la nature spontanée non contrôlée	A.2.1	Favoriser la naturalisation et la biodiversité pour aménager des corridors de biodiversité le long des voies ferrées	S
		A.2.2	Augmenter le verdissement des terrains par la modification des dispositions normatives	M
A.3	Créer un couvert végétal à plusieurs échelles	A.3.1	Assurer l'implantation d'un parc ou d'un espace vert, accessible à toute la population pour chaque projet, par l'adoption de dispositions normatives relatives à la contribution pour fin de parc lors de projet de développement ou de redéveloppement	M
		A.3.2	Assurer la qualité des aménagements, la plantation d'arbres et de plantes indigènes sur les terrains privés et les espaces privés communs par la modification des dispositions normatives	M
		A.3.3	Aménager des fosses de plantation, des saillies verdies et d'autres aménagements durables et verdis sur les axes de verdissements identifiés	A
		A.3.4	Adopter des critères d'aménagement (PIIA) pour obtenir une certification environnementale des projets d'envergure sur l'ensemble du secteur de planification	M
A.4	Réduire considérablement les îlots de chaleur par le verdissement des stationnements et des façades	A.4.1	Encourager l'utilisation des toitures à des fins de verdissement, de serres ainsi que le verdissement des façades en loggias ou balcons par des critères d'aménagement (PIIA)	M
		A.4.2	Verdir massivement les surfaces minérales par l'adoption de dispositions normatives pour les terrains et les stationnements	M
A.5	Favoriser la ville nourricière et l'agriculture urbaine pour devenir un lieu de célébration d'une alimentation saine et durable, sous plusieurs formes	A.5.1	Aménager des espaces participatifs et des jardins collectifs, notamment dans les corridors de biodiversité souhaités aux abords des voies ferrées	P



ABRÉVIATION DES TABLEAUX

A: AMÉNAGEMENT

S: STRATÉGIES, PROGRAMMES ET ÉTUDES

P: PARTENARIAT

M: MODIFICATION RÉGLEMENTAIRE



B. MOBILITÉ

Objectifs

Interventions

B.1	Créer des réseaux en continu pour une priorisation du piéton et du cycliste par la réduction de la place de l'automobile	B.1.1	Aménager les abords des gares pour améliorer leur accessibilité	A
		B.1.2	Assurer un parcours piétonnier continu en adoptant des critères d'aménagement (PIIA) sur les parcours piétonniers conviviaux au sein d'un projet de développement ou redéveloppement	M
		B.1.3	Réaménager les intersections problématiques de manière à protéger et à sécuriser les traverses piétonnes (ex. saillie de trottoir plantée)	A
		B.1.4	Aménager le réseau cyclable local en le connectant au réseau municipal et régional comme le Réseau vélo métropolitain de la CMM et le Réseau express vélo (REV)	A
		B.1.5	Aménager des stationnements à vélo et des points d'intermodalité sur le territoire dans les lieux d'achalandage, les parcs et les places publiques	A
		B.1.6	Élargir les trottoirs lors du réaménagement de rue en respect des critères d'aménagement universellement accessible	A
B.2	Améliorer la visibilité et l'accessibilité au transport en commun	B.2.1	Aménager des pôles de mobilité et des points d'accès de transport en commun visibles et accessibles	A
		B.2.2	Améliorer les mesures préférentielles pour le transport collectif	A-P
		B.2.3	Participer à la réalisation d'un plan d'amélioration de la desserte en transport en commun avec l'arrivée du REM, en partenariat avec les organismes concernés	S-P
B.3	Encadrer le camionnage et l'aménagement des espaces de stationnement	B.3.1	Définir des moyens pour limiter la circulation lourde sur le réseau local et parmi les secteurs de redéveloppement par la mise en place d'une logistique urbaine comprenant des pôles de transbordement	S
		B.3.2	Réaliser les aires de stationnement en vue de mettre en place les normes reconnues en la matière ainsi que la mutualisation et le partage entre les usages et les bâtiments	S
		B.3.3	Adopter des normes relatives au zonage pour l'aménagement d'un nombre minimal d'espaces de stationnement destinés à l'autopartage, le covoiturage, aux automobiles électriques et un minimum de stationnement souterrain	M
		B.3.4	Adopter des normes relatives au zonage exigeant un nombre minimal de stationnements à vélos à l'abri des intempéries pour les bâtiments multifamiliaux, les usages commerciaux et institutionnels, ainsi que des bornes de recharge pour vélos électriques	M

ABRÉVIATION DES TABLEAUX

A: AMÉNAGEMENT

S: STRATÉGIES, PROGRAMMES ET ÉTUDES

P: PARTENARIAT

M: MODIFICATION RÉGLEMENTAIRE

C. COMPACTITÉ, MIXITÉ ET RENTABILITÉ

Objectifs		Interventions		
C.1	Concevoir la ville à courtes distances en un réseau complet limitant les vides et les discontinuités du cadre bâti	C.1.1	Favoriser un grain bâti compact et l'aménagement de cours intérieures en modifiant les dispositions normatives sur la densité minimale et maximale	M
		C.1.2	Assurer le redéveloppement prioritaire des terrains vacants ou sous-utilisés en révisant les dispositions normatives et le plan de zonage selon de nouvelles approches axées sur le concept de communauté durable et diversifiée	M
C.2	Assurer la proximité par la mixité verticale et des gabarits construits raisonnables	C.2.1	Réaliser un plan de consolidation de l'offre commerciale sur les services de proximité et les achats courants dans les pôles de services multiples	P-S
		C.2.2	Permettre la mixité verticale et la requalification des gros gabarits construits ainsi que le développement de quartiers complets par la révision des dispositions normatives relatives au zonage	M
		C.2.3	Adopter des critères d'aménagement (PIIA) assurant la modulation des volumes bâtis et un traitement architectural particulier (avancées, retraits, décrochés, basilaire)	M
C.3	Assurer une réponse aux divers besoins de la population en matière de logements	C.3.1	Évaluer les sites et les partenariats potentiels pour l'implantation de logements sociaux, communautaires et abordables et appliquer des réserves foncières (ex. Service de l'habitation de la Ville de Montréal, PPP, GRT, politique, etc.)	S



ABRÉVIATION DES TABLEAUX

A: AMÉNAGEMENT

S: STRATÉGIES, PROGRAMMES ET ÉTUDES

P: PARTENARIAT

M: MODIFICATION RÉGLEMENTAIRE



D. COMMUNAUTÉ

Objectifs

Interventions

D.1 Répondre aux besoins diversifiés d'une mixité sociale à venir dans le respect de la population locale déjà établie en générant des espaces de socialisation intégrés et intéressants et des lieux publics attrayants	D.1.1 Adopter des normes permettant la création d'espaces de services municipaux et institutionnels parmi les secteurs de redéveloppement du Marché Central et Chabanel	M
	D.1.2 Modifier les dispositions normatives pour favoriser la reconversion d'anciens bâtiments commerciaux ou industriels à des fins communautaires	M
	D.1.3 Réserver un site pour une école primaire au centre du secteur de redéveloppement du Marché Central	P
	D.1.4 Aménager des espaces publics attrayants et intéressants au cœur des principaux secteurs de développement et de redéveloppement du District	P
D.2 Définir des structures temporaires événementielles, du mobilier et de l'art urbain pour composer ou recomposer l'expérience urbaine	D.2.1 Établir une programmation événementielle pour augmenter l'offre en événements rassembleurs et arrimer l'offre municipale avec les initiatives citoyennes (fête urbaine, bouffe de rue, marché saisonnier, etc.)	P-S
	D.2.2 Assurer la piétonnisation temporaire du domaine public lors des événements dans les sous-secteurs Marché Central et Chabanel en adoptant des dispositions normatives sur l'aménagement des espaces publics	M
	D.2.3 Favoriser la promotion de l'art public temporaire avec la collaboration des artistes ainsi que des artisanes et des artisans du milieu	P
	D.2.4 Verdir et aménager de façon tactique et transitoire la place de l'Esplanade : aire de rencontre, terrasses, pots de plantations, mobilier, marquage au sol, kiosques, supports à vélos, etc.	A
D.3 Prioriser l'expérience citoyenne dans un contexte de quartier montréalais	D.3.1 Aménager des aires de détente, de repos et de rencontre le long des parcours actifs en appliquant le catalogue d'aménagement proposé	A
	D.3.2 Mise en valeur des passages sous les viaducs et de leurs abords : fresques, éclairage, traverses piétonnes, etc.	A

ABRÉVIATION DES TABLEAUX

A: AMÉNAGEMENT

S: STRATÉGIES, PROGRAMMES ET ÉTUDES

P: PARTENARIAT

M: MODIFICATION RÉGLEMENTAIRE

E. MONUMENTALITÉ

Objectifs		Interventions		
E.1	Réaménager des rues et leurs abords pour en faire des espaces communs habités assurant des expériences sensorielles positives	E.1.1	Modifier les dispositions normatives, les objectifs et les critères d'aménagement relatifs au PPCMOI pour la rénovation et la revitalisation des bâtiments existants en fonction des objectifs du présent document	M
		E.1.2	Adopter des objectifs et des critères d'aménagement (PIIA) sur l'affichage commercial pour les boulevards de l'Acadie et Saint-Laurent	M
		E.1.3	Aménager la passerelle monumentale de mobilité active sur la rue Chabanel pour relier le sous-secteur des Gares Sud et celui du Marché Central	A
E.2	Générer un réseau d'espaces publics et semi-privés permettant l'appréciation du caractère architectural distinctif du secteur de planification	E.2.1	Adopter des objectifs et des critères d'aménagement (PIIA) sur l'aménagement de liens entre les espaces privatifs et semi-privés	M
		E.2.2	Aménager le grand espace vert central entre les deux secteurs du Marché Central	A
		E.2.3	Aménager le grand espace vert sur le site du 50-150 de Louvain Ouest	A
E.3	Utiliser la grandeur des espaces privés et publics comme catalyseur de la synergie et du dynamisme des entreprises	E.3.1	Utiliser les programmes en place, notamment le programme d'art mural, pour déployer des murales permanentes et d'envergure au sein du District central	S
		E.3.2	Adopter des critères d'aménagement (PIIA) pour l'aménagement de murales sur le domaine privé	M
E.4	Harmoniser l'image de marque du secteur pour créer un milieu de vie unique et complet	E.4.1	Adopter des critères d'aménagement (PIIA) sur la qualité des matériaux de revêtements de type noble en adéquation avec les matériaux proposés pour le domaine public	M
		E.4.2	Aménager le lien piéton entre les deux gares	A
		E.4.3	Adopter des objectifs et des critères d'aménagement (PIIA) pour assurer la qualité des nouveaux développements et des projets d'insertion de bâtiments à l'ensemble du secteur de planification	M
		E.4.4	Adopter des objectifs et des critères d'aménagement (PIIA) pour assurer la qualité des nouveaux développements et des projets d'insertion de bâtiments sur les artères structurantes (Chabanel / Saint-Laurent / de l'Acadie)	M



ABRÉVIATION DES TABLEAUX

A: AMÉNAGEMENT

S: STRATÉGIES, PROGRAMMES ET ÉTUDES

P: PARTENARIAT

M: MODIFICATION RÉGLEMENTAIRE





PLAN PARTICULIER D'URBANISME
DISTRICT CENTRAL



ARRONDISSEMENT D'AHUNTSIC-CARTIERVILLE
555, rue Chabanel Ouest, 6^e étage
Montréal (Québec) H2N 2H8