

PLANIFICATION DÉTAILLÉE
AIRE TOD BOIS-FRANC

CONCEPT D'AMÉNAGEMENT ET PLANIFICATION DÉTAILLÉE
MARS 2020

CRÉDITS

Arrondissement Saint-Laurent, Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises, Division de l'urbanisme

Rafik Salama, M. Arch., MOAQ, Conseiller en planification
Éric Paquet, Directeur de l'Aménagement urbain et des Services aux entreprises

Arrondissement Ahuntsic-Cartierville, Direction du développement du territoire, Division de l'urbanisme, permis et inspection

Nicolas Boulanger, Urbaniste, Conseiller en aménagement
Richard Blais, Chef de division



Provencher_Roy

Sylvain Gariépy, Urbaniste, PA LEED, permis numéro 983
Maude Brochu, Urbaniste, permis numéro 1514
Sophie Sayad, aménagiste
Anne Wolff, conceptrice en aménagement urbain
Josée Bérubé, Architecte, Urbaniste, PA LEED

PROVENCHER_ROY

FINANCEMENT

Communauté métropolitaine de Montréal (CMM)

COLLABORATEURS

Communauté métropolitaine de Montréal (CMM)

Marie-Michèle Cauchy, Urbaniste, Conseillère en recherche

Société des transports de Montréal (STM)

Sébastien Desilet, Urbaniste conseiller, Développement des réseaux

Ministère des Affaires municipales et de l'habitation (MAMH)

Stéphane Bégin, Conseiller en aménagement

Ville de Montréal

Pamela Echeverria, Conseillère en aménagement, Direction de l'urbanisme

Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM)

Planification des transports et mobilité

Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ Infra)

Louis Trudel, Directeur immobilier



Communauté métropolitaine
de Montréal



SOMMAIRE EXÉCUTIF

L'exercice de planification détaillée de l'aire TOD Bois-Franc s'inscrit dans la foulée du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) qui vise à orienter d'ici 2031 40%, voire 60 %, des nouveaux ménages autour des infrastructures de transport collectif du grand Montréal à travers des projets de développement de type TOD (*Transit Oriented Development*).

La station intermodale Bois-Franc sera amenée à devenir un lieu hautement stratégique avec la construction du Réseau express métropolitain (REM) d'ici 2023 et, éventuellement, le potentiel prolongement de la ligne de métro orange. La planification détaillée de cette aire TOD, complexe de par la multitude d'instances concernées, est le fruit d'une collaboration étroite entre les Arrondissements montréalais de Saint-Laurent et d'Ahuntsic-Cartierville, avec la participation de représentants de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), la Société des transports de Montréal (STM), le Ministère des Affaires municipales et de l'habitation (MAMH), la Ville de Montréal, l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) et la Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ Infra). Le mandat de réaliser l'exercice a par ailleurs été octroyé à la firme pluridisciplinaire Provencher_Roy.

Des exercices de participation publique ont également permis de nourrir le processus, rassemblant citoyens et différents acteurs clés du milieu dans un cadre à fois informatif et créatif afin de mettre en lumière toutes les problématiques, les enjeux d'aménagement et les pistes de solutions prometteuses.

Adoptée dans la foulée de l'exercice de planification détaillée, l'énoncé de vision pour l'aire TOD Bois-Franc se traduit ainsi:

« **Un pôle de transport intermodal et multifonctionnel qui est accessible et attractif, et autour duquel gravite un milieu de vie complet où il fait bon habiter, travailler et s’amuser.** »

La vision s'articule à travers trois grands axes d'interventions, soit:

- » la **complémentarité des réseaux**, soit une meilleure connectivité pour les réseaux de transport collectifs et actifs, et les réseaux écologiques à l'échelle de l'aire TOD et au-delà de ses limites;
- » la **restructuration du cadre bâti et paysager**, c'est-à-dire une transformation progressive du milieu de vie pour favoriser l'émergence d'un environnement vivant, durable et distinctif;
- » Le **retissage de la trame sociale**, notamment par le rayonnement du pôle intermodal et multifonctionnel autour du REM, et la création de nouveaux lieux d'ancrages collectifs stimulant le sentiment d'appartenance des citoyens.

De la vision découlent un concept d'organisation spatiale schématisant les grandes intentions ainsi qu'un concept d'aménagement détaillé illustrant de façon très précise le potentiel de redéveloppement de l'aire TOD.

De façon générale, les intentions conceptuelles pour l'aire TOD se résument ainsi:

- » une série d'interventions sur les **axes de mobilité structurants** et la création de **corridors de biodiversité** et de **mobilité active** convergeant la station intermodale du REM. Le réaménagement des boulevards Henri-Bourassa et Marcel-Laurin et le réaménagement des abords de la rue Grenet pour souligner sa vocation institutionnelle font partie des interventions projetées;
- » Une bonification de l'offre en **espaces verts** du secteur, guidée par une volonté de favoriser la biodiversité urbaine, optimiser l'offre dans les secteurs accusant un déficit de verdure ou dans les futurs milieux de vie, et favoriser l'accessibilité et la mise en valeur des espaces verts existants comme les emprises excédentaires du REM et le remarquable terrain des Sœurs de la Providence.
- » Une **requalification** des propriétés sous-utilisées ou supportant des usages jugés incompatibles avec la notion du TOD, laissant place à la création de nouveaux milieux de vie où la fonction résidentielle est dominante;
- » La création de **pôles de commerces et services** s'arrimant aux réseaux de mobilité, notamment au sein des noyaux du TOD (station intermodale Bois-Franc et potentielle station de métro Poirier) et aux intersections névralgiques de l'axe Laurentien/Marcel-Laurin. L'ajout d'écoles est aussi prévu pour pallier aux besoins existants et répondre à la hausse démographique anticipée.

À terme, le concept d'aménagement développé pour les fins de la planification détaillée révèle un potentiel de près de **7 700 nouveaux logements**. La création de 39 600 m² d'espaces à bureaux concentrés au sein du pôle multifonctionnel et intermodal central, 37 700 m² de superficie commerciale, et 23 300 m² de superficie de plancher dédiée aux fonctions institutionnelles (écoles et autres) est également envisageable. Par ailleurs, le concept prévoit la création de nouveaux parcs de quartiers et de voisinage, places publiques et espaces verts (± 104 350 m²), qui avec les espaces verts à mettre en valeur et les parcs existants compteraient à terme pour près de **17%** de l'aire TOD.

Les processus de revitalisation et de requalification projetés pour le secteur s'échelonnent sur un **horizon de plus de 20 ans**. Le succès de la démarche repose sur la collaboration de multiples instances de planification et des grands propriétaires fonciers. Des actions doivent donc être entreprises par les autorités concernées à court, moyen et long terme pour activer la mise en oeuvre de la vision. À cet effet, l'arrimage des différents réseaux de mobilité durable autour de la station du REM nécessitera une attention toute particulière et un cadre de planification relativement flexible. Par ailleurs, l'adoption d'un **programme particulier d'urbanisme** conjoint pour les deux arrondissements constitue une première étape à franchir pour entamer le processus de mise en oeuvre.

À ce titre, les investissements à consentir par la Ville pour réaliser les interventions projetées sont estimés à près de 87M\$ échelonnés sur plus de 20 ans, tandis que pour la même période les retombées fiscales totales équivaldraient à près de 670M\$.

TABLE DES MATIÈRES

01

MISE EN CONTEXTE ET PORTRAIT DU TERRITOIRE	5
Cadre et objectifs de la démarche	6
Transit Oriented Development	7
Territoire visé	8
Profil démographique et socio-économique	10
Fonctions urbaines	11
Réseau de transport collectif	12
Mobilité active	13
Barrières physiques	14
Potentiels de développement et requalification	15
Réseau express métropolitain	16
Hypothèse de prolongement du métro	17

06

AMÉNAGEMENTS DÉTAILLÉS	43
Mobilier et identité visuelle	44
Verdissement	46
Corridors verts	48
Rues partagées	52
Rues locales	55
Sentiers actifs	56
Traverses ferroviaires	57
Axe institutionnel Grenet	58
Grands axes de mobilité	60
Parcs et places publiques	63

02

DÉMARCHE PARTICIPATIVE	19
Soirée de consultation publique	20
Charette d'idéation	22

07

CADRE BÂTI ET CONCEPTION DURABLE	69
Cadre bâti	70
Critères d'architecture durable	74
Gestion écologique des précipitations	75

03

VISION	25
Énoncé	26
Vision élargie	27
Principes d'aménagement	28
Objectifs poursuivis	29

08

PROGRAMME FONCTIONNEL	77
Statistiques de développement	78
Note sur les écoles	82

04

CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE	31
Composantes structurantes	32
Synthèse des orientations	33

09

MOBILITÉ DURABLE	83
Grandes orientations des OPTC	84
Arrimage des réseaux	85
Terminus d'autobus	87
Gestion du stationnement	88

05

PLAN D'AMÉNAGEMENT	35
Signature verte	36
Plan d'ensemble	38
Unités de paysage	39

10

MISE EN OEUVRE	91
Plan des usages	92
Plan des hauteurs	93
Grands enjeux opérationnels	94
Phasage	95
Plan d'action	96
Stratégie de mitigation des nuisances	101
Stratégie d'inclusion sociale	102
Analyse financière	104

LISTE DES FIGURES	107
--------------------------	------------

ANNEXE 1 - VOLUMÉTRIES	111
-------------------------------	------------

01

MISE EN CONTEXTE ET PORTRAIT DU TERRITOIRE

Cette section introduit la démarche et présente les grandes lignes du portrait du territoire réalisé en amont. Elle met en perspective les composantes territoriales actuelles, les projets à venir ainsi que les enjeux qui s'y raccordent. Il s'agit de la toile de fond de la planification détaillée abordée aux chapitres suivants.

MISE EN CONTEXTE

CADRE ET OBJECTIFS DE LA DÉMARCHE

La Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) prévoit, par le biais du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD), orienter d'ici 2031 40%, voire 60 %, des nouveaux ménages autour des infrastructures de transport collectif du grand Montréal à travers des projets de développement de type TOD (*Transit Oriented Development*).

La station intermodale Bois-Franc sera amenée à devenir un lieu hautement stratégique avec la construction du Réseau express métropolitain (REM) d'ici 2023 et, éventuellement, le potentiel prolongement de la ligne de métro orange. Ces projets structurants lui confèrent un rôle non négligeable afin de réorienter la croissance urbaine à proximité des infrastructures de transport collectif projetées comme le prescrit le PMAD.

Pour stimuler et accompagner les municipalités dans l'atteinte des objectifs visés, la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) a mis en place un programme d'aide financière pour favoriser la conception de projets novateurs dans les aires TOD identifiées au PMAD. La planification détaillée pour l'aire TOD Bois-Franc figure parmi les projets retenus par la CMM dans la phase II du programme. Les Arrondissements de Saint-Laurent et d'Ahuntsic-Cartierville, concernés par le rayon de l'aire TOD, ont travaillé de concert pour la conception de la planification détaillée.

Le processus de planification détaillé a été nourri par l'élaboration d'un concept de développement du côté de l'Arrondissement Saint-Laurent ainsi que l'exercice de vision planificatrice, réalisé conjointement en 2017 par les Arrondissements Saint-Laurent et Ahuntsic-Cartierville. Des enjeux et orientations préliminaires ont alors été identifiés et ont servis d'assise conceptuelle dans le cadre de l'élaboration du scénario d'aménagement.

Les exercices de participation publique ont également permis de nourrir le processus de planification détaillée. Ces exercices ont rassemblé citoyens, différents acteurs clés et parties prenantes dans un cadre à fois informatif et créatif afin de mettre en lumière toutes les problématiques, les enjeux d'aménagement et les solutions innovantes.

Le présent document présente de façon détaillée le concept d'aménagement de l'aire TOD Bois-Franc. Soulignons que les aménagements détaillés dans le document suivant s'appuient sur une vision qui s'échelonne sur une période de 20 ans et plus.

Le présent document se divise selon les chapitres suivants :

- » un portrait sommaire du territoire permettant de mettre en lumière les spécificités, les problématiques et les enjeux du territoire;
- » une synthèse des résultats de la séance de consultation citoyenne et de la charette d'idéation réalisées en amont de la conception;
- » un énoncé de vision et des lignes directrices d'aménagement guidant la conception;
- » un concept d'organisation spatiale qui illustre les intentions d'aménagement;
- » un concept d'aménagement dévoilant le potentiel de revitalisation de l'aire TOD Bois-Franc dans un horizon de planification de 20 ans et plus.;
- » des aménagements détaillés précisant les interventions projetées, particulièrement celle sur le domaine public;
- » des principes guidant la construction du cadre bâti et des espaces libres, ainsi que des principes de conception durable;
- » un programme fonctionnel comprenant le nombre de logements potentiels et les superficies selon les vocations;
- » une vision systémique de la mobilité durable, de l'arrimage des réseaux de déplacement et une stratégie de gestion du stationnement;
- » une mise en oeuvre composée selon les phases de développement projetées et une analyse financière sommaire.

Les objectifs eu égard à la planification détaillée de l'aire TOD Bois-Franc et définis par les deux arrondissements concernés sont les suivants :

- » assurer la cohérence entre le développement des deux arrondissements;
- » contrôler et optimiser la densification avec la venue du REM et de la gare multimodale;
- » gérer et atténuer les effets du REM sur la circulation de transit;
- » réaménager les axes Marcel-Laurin, Laurentien, Lachapelle et Henri-Bourrassa;
- » réorganiser le transport collectif en fonction du REM;
- » développer un réseau de déplacements actifs cohérent entre les deux arrondissements et en lien avec le transport collectif qui vise la réduction de l'utilisation de l'automobile;
- » requalifier les sites déstructurés et industriels aux alentours de la gare;
- » réduire les stationnements, notamment en surface, en favorisant le stationnement souterrain;
- » réduire les îlots de chaleur en faveur d'espaces verts et de l'augmentation de la canopée;
- » favoriser le développement des terrains vacants et sous-utilisés à Saint-Laurent en cohérence avec le potentiel de développement à Ahuntsic-Cartierville;
- » étudier la possibilité d'atténuer l'impact de la ligne aérienne d'Hydro-Québec;
- » réhabiliter et requalifier le parc de logements locatifs dans l'axe Grenet-Laurentien et le long de la voie ferrée;
- » assurer une offre équilibrée en logements locatifs abordables de part et d'autre des limites des arrondissements;
- » offrir un cadre de vie durable et convivial en assurant une offre adéquate en équipements collectifs (écoles, parcs, etc.) et des commerces et services de proximité qui répondent aux besoins du secteur.



Fig. 1. Concept extrait du rapport de projet de planification du TOD Bois-Franc, 2016
(Source: Arrondissement de Saint-Laurent, 5 février 2016)



Fig. 2. Atelier de consultation publique pour la planification de l'aire TOD Bois-Franc, 30 avril 2019
(Source: Provencher_Roy, 2019)

MISE EN CONTEXTE

TRANSIT ORIENTED DEVELOPMENT

Le concept du *Transit Oriented Development* (TOD) cherche à articuler l'urbanisation du territoire autour des noyaux structurants de transport collectif. Les aires TOD telles que définies par la Communauté métropolitaine de Montréal sont définies par un rayon d'un kilomètre à partir de ces équipements (gares, stations de métro, stations du REM, etc.). Les quartiers aménagés selon les principes du TOD visent à créer des milieux de vie complets, offrant aux usagers des opportunités de se loger, de travailler, de se divertir et de subvenir à leurs besoins quotidiens en favorisant principalement les modes de transport actif (marche, vélo, etc.).

Sur un territoire urbanisé comme le secteur de la station Bois-Franc, le principal défi consiste à retisser la trame urbaine sans dénaturer le milieu existant. Il s'agit d'identifier les terrains présentant un potentiel de construction, de transformation ou de restructuration, et de définir des balises pour stimuler leur développement ou redéveloppement. L'amélioration de la desserte en équipements collectifs et la création d'un environnement sain et visuellement attrayant constituent aussi des enjeux de taille. Ultiment, l'objectif est de lier l'ensemble des noyaux d'activités par des couloirs de déplacements actifs et de les faire converger vers un équipement structurant de transport collectif, soit la station du REM dans le cas présent.

Ainsi, la planification détaillée de l'aire TOD de la station Bois-Franc est guidée par les principes suivants:

- » l'intermodalité: transport collectif (REM, autobus, métro, autopartage, etc.) et actif;
- » une densité optimale et adaptée à son milieu;
- » la mixité (habitations, emplois, commerces);
- » l'intégration des équipements collectifs (parcs, écoles, etc.);
- » des aménagements favorables aux piétons;
- » la qualité et la diversité architecturale;
- » des aménagements et constructions durables;
- » la qualité du paysage urbain et l'encadrement des voies publiques;
- » un environnement sain et sécuritaire.

le TOD est un quartier offrant des opportunités de logements, d'emplois et de commerces, structuré autour d'un noyau de transport collectif et conçu prioritairement pour le piéton, mais n'excluant pas l'automobile.



Fig. 3. Principes d'aménagement du *Transit Oriented Development* (TOD)
(Source: Luc Nadal, ITDP, 2017)

PORTRAIT DU TERRITOIRE

TERRITOIRE VISÉ

L'aire TOD Bois-Franc se déploie dans un rayon d'un kilomètre (1 km) à partir de la gare Bois-Franc dans les arrondissements de Saint-Laurent et d'Ahuntsic-Cartierville. La gare, qui fait actuellement partie de la ligne de train Exo de Deux-Montagnes, sera remplacée d'ici 2023 par la station Bois-Franc du Réseau express métropolitain (REM). La station Bois-Franc sera un nœud important dans l'ensemble du réseau puisqu'y convergeront les antennes Deux-Montagnes, Sainte-Anne-de-Bellevue et celle desservant l'aéroport. En période de pointe, la fréquence de passage sera de 2 minutes 30 secondes, permettant de rejoindre le centre-ville en 16 minutes.

La gare Bois-Franc comprend présentement un stationnement incitatif de 742 places et constitue un important point de desserte pour les autobus de la Société de transport de Montréal (STM) et de la Société de transport de Laval (STL). De plus, advenant le prolongement de la ligne orange du métro, il est envisagé que la future station du REM se raccorde au réseau de métro.

L'environnement urbain de l'aire TOD de la gare Bois-Franc est actuellement caractérisé par un tissu commercial et industriel déstructuré autour duquel se déploient des quartiers résidentiels distincts et bien consolidés. Les boulevards Henri-Bourassa, Marcel-Laurin et Laurentien s'entrecroisent au centre de l'aire TOD pour créer quatre quadrants distincts. Ces grandes artères, qui revêtent un caractère quasi autoroutier, ainsi que la présence de la voie ferrée et de la ligne aérienne d'Hydro-Québec entraînent plusieurs défis au réaménagement de certaines propriétés.

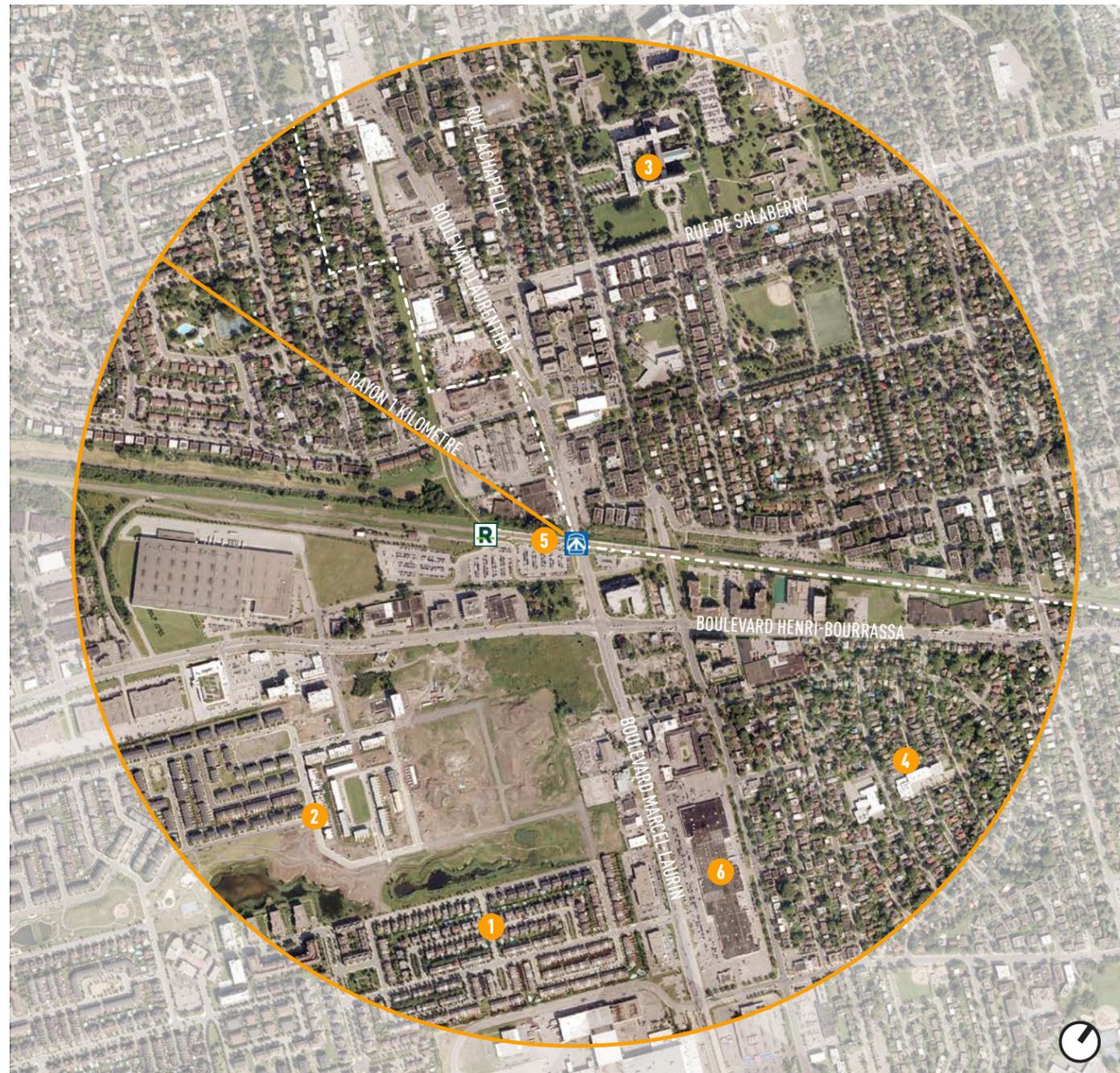


Fig. 4. Localisation de l'aire TOD de la gare Bois-Franc
(Source: CMM, 2016)

- Aire TOD (rayon 1km)
- Limites arrondissements
- Gare Bois-Franc
- Station du REM (projetée)

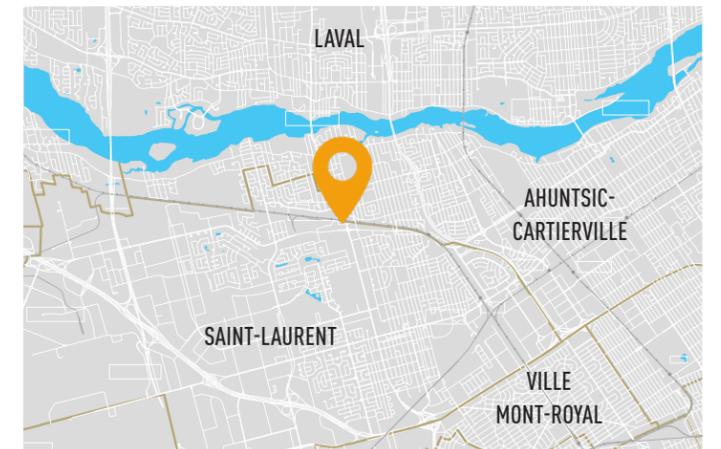


Fig. 5. Localisation de l'aire TOD Bois-Franc dans la région de Montréal
(Source: CMM, 2016)

NOTE AU LECTEUR

La gare Bois-Franc est positionnée légèrement plus à l'est que le sera le futur édicule de la station REM. Cet écart du centroïde de l'aire TOD explique pourquoi sa localisation est différente dans le présent chapitre, comparativement aux chapitres subséquents où est abordée la planification détaillée.

PORTRAIT DU TERRITOIRE

TERRITOIRE VISÉ

PORTRAIT GÉNÉRAL DE L'AIRE TOD BOIS-FRANC (RECENSEMENT 2016)

- » Superficie: 314 hectares
- » Population : 18 565
- » Nombre de logements : 7 285
- » Nombre d'emplois : 4 160



Fig. 6. Quartier Bois-Franc
(Source: Arrondissement Saint-Laurent)



Fig. 7. Perspective de la vision du TOD Bois-Franc à vol d'oiseau
(Source: Arrondissement Saint-Laurent)



Fig. 8. Maison mère des Soeurs de la providence
(Source: imtl.org)



Fig. 9. Quartier Norvick
(Source: Royal Institute of Architecture)



Fig. 10. Gare Bois-Franc
(Source: Flickr, boo2277)



Fig. 11. Galerie Saint-Laurent, boulevard Marcel-Laurin
(Source: Groupe Shapiro)

PORTRAIT DU TERRITOIRE

PROFIL DÉMOGRAPHIQUE ET SOCIO-ÉCONOMIQUE

La présente section dresse un bref portrait du profil démographique et socio-économique du site à l'étude et des arrondissements concernés. Issus du recensement de la population 2016 de Statistique Canada, les constats relatés serviront à aiguiller la planification détaillée de l'aire TOD.

SAINT-LAURENT ET AHUNTSIC-CARTIERVILLE- FAITS SAILLANTS

Population et ménages

- » L'arrondissement Saint-Laurent-Laurent affiche une population de 98 828 habitants, comparativement à 134 245 individus du côté d'Ahuntsic-Cartierville.
- » De 2011 à 2016, les deux arrondissements ont affiché une croissance démographique soutenue, soit 5,3% pour Saint-Laurent et 5,8% pour Ahuntsic-Cartierville.
- » Le territoire se densifie d'année en année pour les deux arrondissements. Le territoire d'Ahuntsic-Cartierville affiche une densité de population (55.6 habitants/ha) ainsi qu'une densité résidentielle brute (24.4 logements/ha) substantiellement plus élevée qu'à Saint-Laurent (23.1 hab./ha et 8.7 log./ha), où le vaste territoire est par ailleurs occupé par un important parc industriel et le quartier Bois-Franc toujours en phase de construction.
- » La pyramide des âges des deux arrondissements démontre que la population se renouvelle. Plus ou moins le tiers de la population est en effet âgée de moins de 25 ans dans les deux arrondissements.
- » L'apport de l'immigration à la croissance démographique est indéniable au sein des deux arrondissements. 63% des résidents d'Ahuntsic-Cartierville sont effectivement nés à l'étranger, tandis que cette proportion s'élève à 83% à Saint-Laurent.
- » Le Liban (9,7% de la population immigrante) et la Chine (8,3%) apparaissent en tête de liste des pays d'origine des immigrants résidant dans l'arrondissement Saint-Laurent. Le Maroc (8,0%), la Syrie (5,9%) et l'Égypte (3,9%) complètent la liste des cinq pays d'origine les plus courants parmi la population immigrante de Saint-Laurent. Du côté d'Ahuntsic-Cartierville, l'Algérie (9,3% de la population immigrante), le Maroc (8,6%), Haïti (8,3%), la Syrie (6,5%) et le Liban (6,5%) sont les pays d'origine les plus communs au sein de la population immigrante.

- » La taille moyenne des ménages est semblable pour les deux arrondissements (entre 2,2 et 2,6 personnes respectivement). Les ménages composés de personnes seules sont les plus fréquents dans les deux cas, avec une proportion nettement plus élevée à Ahuntsic-Cartierville (41%) qu'à Saint-Laurent (28%).
- » Le nombre de familles avec enfants est en croissance au sein des deux entités, et de façon légèrement plus accentuée à Saint-Laurent. Autre fait notable, la progression du nombre de ménages de personnes seules a diminué de 0,2% depuis 2011 à Saint-Laurent, tandis qu'elle a augmenté de 4,9% à Ahuntsic-Cartierville.

Revenu

- » En ce qui a trait au revenu annuel médian des ménages privés, il est plus élevé à Saint-Laurent (58 130 \$) qu'à Ahuntsic-Cartierville (51 054\$).
- » 17 % de la population dans les ménages privés est en situation de faible revenu dans les deux arrondissements. Cette situation touche 17,6% des jeunes âgés de moins de 18 ans à Ahuntsic-Cartierville, comparativement à 19,4% à Saint-Laurent. Il semble donc que plusieurs familles soient en état de vulnérabilité. Autre indicateur de précarité financière, près d'un tiers des ménages dans les deux arrondissements consacrent plus de 30% de leurs revenus aux coûts d'habitation.

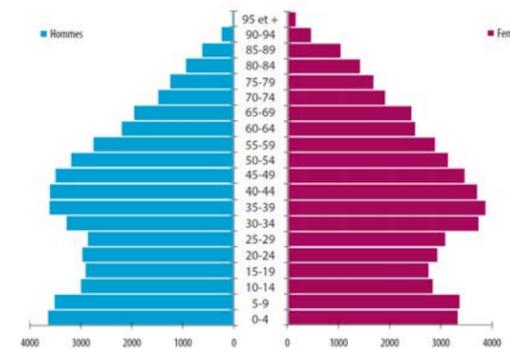


Fig. 12. Pyramide des âges, arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville, 2016
[Source: Statistique Canada, recensement la population, 2016. Extrait de Profil sociodémographique, Arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville, Édition mai 2018]

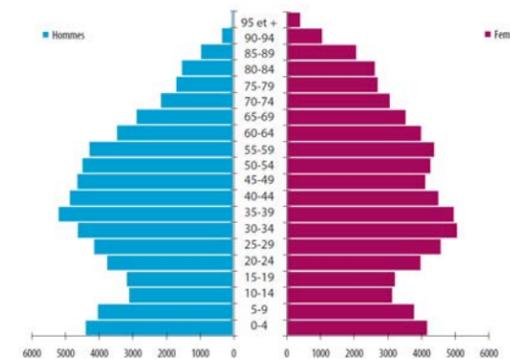
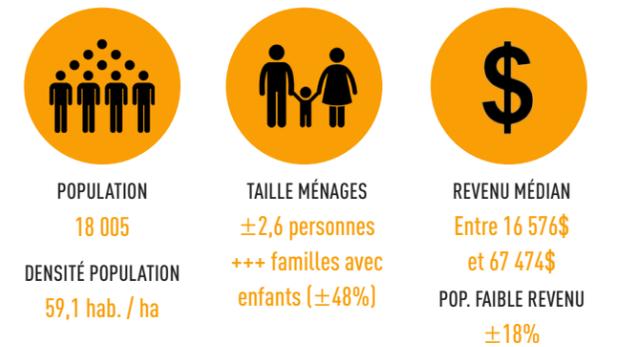


Fig. 13. Pyramide des âges, arrondissement Saint-Laurent, 2016
[Source: Statistique Canada, recensement la population, 2016. Extrait de Profil sociodémographique, Arrondissement de Saint-Laurent, Édition mai 2018]

AIRE TOD DE LA GARE BOIS-FRANC- FAITS SAILLANTS

Les informations ci-dessous sont tirées des données de la CMM (2016) pour l'aire TOD de la gare Bois-Franc, croisées avec les données du recensement 2016 de Statistique Canada pour les aires de diffusion comprises dans l'aire d'étude.



	SAINT-LAURENT	AHUNTSIC-CARTIERVILLE	VILLE DE MONTRÉAL
CROISSANCE DÉMOGRAPHIQUE (2011-2016)	+5.3%	+5.8%	+3.3%
TAILLE MÉNAGES	2.6 personnes	2.2 personnes	2.1 personnes
POPULATION IMMIGRANTE	83%	63%	59%
REVENU MÉDIAN (MÉNAGES)	58 130\$	51 054\$	50 227\$
POPULATION À FAIBLE REVENU	17%	17%	19%

PORTRAIT DU TERRITOIRE

FONCTIONS URBAINES

DES FONCTIONS URBAINES STRUCTURÉES PAR LES INFRASTRUCTURES

L'aire TOD de l'actuelle gare Bois-Franc est dominée par la fonction résidentielle qui occupe 33% du sol. Des quartiers quasi monofonctionnels se déploient ainsi de part et d'autre de la voie ferrée et des boulevards Marcel-Laurin et Laurentien. Ces infrastructures de transport constituent à la fois l'épine dorsale du tissu urbain, en particulier en ce qui a trait au développement des activités commerciales et industrielles du secteur, tout en constituant d'importantes fractures urbaines qui ont permis aux quartiers de se développer et se consolider selon des logiques très différentes.

Les bâtiments d'emplois (commerces, services et industries) occupaient en 2015 21% du territoire. Ils se concentrent en marge des grands axes, sont conçus pour y accéder en voiture et demeurent mal intégrés au tissu résidentiel. La fonction institutionnelle est présente majoritairement à l'est des boulevards Laurentien et Marcel-Laurin. Elle occupe 9% du territoire et est dominée par la propriété des Soeurs de la Providence dans le quadrant nord-est du secteur. Fait à noter, 22% du sol dans l'aire TOD est occupé par des espaces à caractère véhiculaire (rue, ruelle, stationnement).

Ces espaces minéralisés contribuent fortement au phénomène d'îlot de chaleur. À l'inverse, les îlots de fraîcheur sont peu nombreux au sein de l'aire TOD et se concentrent principalement dans le quartier résidentiel Bois-Franc ainsi qu'aux abords de la voie ferrée.



Fig. 14. Utilisations du sol
[Source: Données arrondissements Ahuntsic-Cartierville et Saint-Laurent, SIGS Ville de Montréal.]

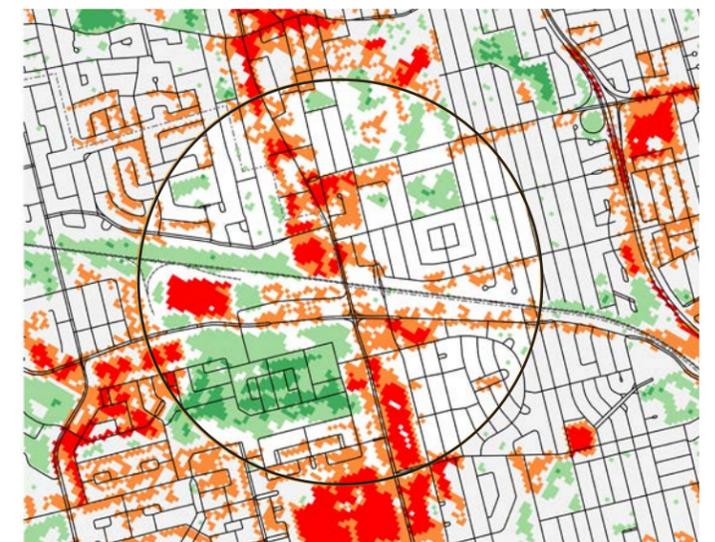


Fig. 15. Îlot de chaleur et de fraîcheur
[Source: Arrondissements Ahuntsic-Cartierville et Saint-Laurent, SIGS Ville de Montréal, INSP Québec]



PORTRAIT DU TERRITOIRE

RÉSEAU DE TRANSPORT COLLECTIF

UNE GARE DU SERVICE EXO

Actuellement, l'aire TOD est desservie par le service de train de banlieue de la ligne Deux-Montagnes (EXO6), offrant une vingtaine de départs par jour en direction de la rive nord et du centre-ville de Montréal, principalement concentrés aux heures de pointe. L'aménagement de la gare comprend des abris de part et d'autre de la voie ferrée ainsi qu'un stationnement incitatif gratuit de 742 places, incluant des emplacements réservés pour le covoiturage, les voitures électriques, les voitures pour personnes à mobilité réduite ainsi que 21 supports à vélos (Exo, 2019).

UN RÉSEAU D'AUTOBUS CONCENTRÉ SUR LES GRANDS AXES

Un grand nombre de lignes d'autobus de la Société de transport de Montréal (STM) et de la Société de transport de Laval (STL) desservent les quartiers de l'aire TOD. Les différents parcours d'autobus se concentrent sur les boulevards Laurentien, Marcel-Laurin et Henri-Bourassa Ouest, ainsi que sur les rues de Salaberry et Grenet. Depuis 2014, une voie réservée pour autobus et taxis est d'ailleurs aménagée sur cette dernière pour améliorer la fluidité des déplacements.

Soulignons qu'un réaménagement complet du boulevard Laurentien et de la rue Lachapelle, entre le pont Lachapelle et la rue Louisbourg, est en cours et qu'il comprend l'ajout de voies réservées pour autobus sur ces tronçons.

Dans un rayon de 1 kilomètre de la future station de REM, le service de la Société de transport de Montréal (STM) se compose de 13 lignes différentes. Ces dernières assurent la desserte des quartiers environnants, notamment la liaison avec les stations de métro Du Collège et Côte-Vertu, ainsi que les gares Bois-Franc et Ahuntsic. Elles se retrouvent dans différentes familles de service soit les lignes fréquence - 10 Max (64 et 171), les lignes régulières de jour (70, 117, 164, 170, 180 et 215), une ligne Express (468), deux lignes de nuit (365 et 382), une navette Or (263) et une ligne desservant spécifiquement l'école secondaire (126).

Dans ce secteur, le service accueille plus de 14 000 montants/descendants par jour aux 85 arrêts. La demande depuis 2013 est considérée comme très stable.

Le réseau de la STL présente quatre lignes d'autobus qui permettent de se rendre directement de Laval à Montréal via le pont Lachapelle. Elles ont comme principales destinations les stations de métro Côte-vertu (144, 151 et 902) et Henri-Bourassa (55), tout en passant par la gare Bois-Franc. L'offre de service de ces lignes s'adresse principalement aux usagers des quartiers de l'ouest de Laval (Laval-Ouest, Sainte-Dorothée, Sainte-Rose et Chomedey). Le service se déploie tôt le matin (avant 6h00 le matin), pour finir après minuit, à l'exception de la ligne express 902.

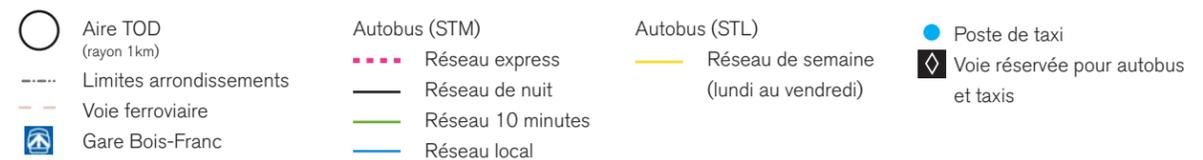
Actuellement, l'offre de transport collectif est associée à des problèmes de fréquences, notamment une longue période de temps entre les passages (AECOM, 2019). On constate aussi une desserte déficiente à l'intérieur des quartiers résidentiels.

AUCUNE DESSERTE POUR L'AUTOPARTAGE

Comme le secteur d'étude n'est pas desservi par les services d'autopartage, tel que Communauto, l'offre en taxi répond à une certaine demande du milieu. Des postes de taxis sont localisés près des boulevards Laurentien et Marcel-Laurin.



Fig. 16. Transport collectif
[Source: Arrondissements Ahuntsic-Cartierville et Saint-Laurent, SIGS Ville de Montréal, STM]



NUMÉRO	NOM DE LA LIGNE	TYPE DE SERVICE	NOMBRE DE DÉPARTS PAR JOUR	PREMIER DÉPART	DERNIER DÉPART
64	Grenet	10 Max sens de la charge	228	5:06	1:28
70	Bois-Franc	Régulier de jour	91	6:00	1:30
117	O'Brien	Régulier de jour	47	5:45	19:00
126	Polyvalente Émilie-Legault	Spéciale - école	4	7:45	15:15
164	Dudemaine	Régulier de jour	119	5:25	1:26
170	Keller	Régulier de jour	117	5:24	1:30
171	Henri-Bourassa	10 Max sens de la charge	208	4:58	1:30
180	De Salaberry	Régulier de jour	130	5:00	1:17
215	Henri-Bourassa	Régulier de jour	96	5:00	0:40
263	Navette Or Bordeaux-Cartierville	Régulier hors pointe	8	9:25	15:08
365	Avenue du Parc	Nuit	12	1:20	5:00
382	Pierrefonds / Saint-Charles	Nuit	8	1:45	4:05
468	Express Pierrefonds / Gouin	Express jour	63	5:22	18:48
55	Méto Henri-Bourassa / Laval Ouest	Régulier de jour	54	4:44	00:21
144	Méto Côte-Vertu / Sainte-Dorothée	Régulier de jour	82	5:21	1:49
151	Méto Côte-Vertu / Sainte-Rose	Régulier de jour	109	4:32	2:19
902	Méto Côte-Vertu / Terminus le Carrefour	Express jour (semaine)	44	5:46	22:17

Fig. 17. Desserte actuelle d'autobus opérés par la STM et la STL sur le territoire de l'aire TOD Bois-Franc
(Source: STM et STL)

- Autobus opérés par la Société de transport de Montréal
- Autobus opérés par la Société de transport de Laval

UN MAILLAGE À COMPLÉTER POUR DÉVELOPPER LE RÉSEAU CYCLABLE

Le réseau cyclable actuel est peu développé et interrompu, ce qui nuit aux déplacements vers et depuis la gare ainsi qu'aux déplacements interarrondissements. L'absence de liens permettant de traverser la voie ferrée constitue aussi un enjeu de taille pour la planification détaillée du secteur. Les pistes cyclables projetées par la Ville de Montréal et les Arrondissements permettront de compléter en partie le réseau, sans toutefois régler la problématique des liens nord-sud. De plus, leur tracé est concentré sur les abords de la voie ferroviaire ainsi que dans les quartiers au sud du boulevard Henri-Bourassa.

À l'heure actuelle, on retrouve plusieurs types d'aménagements cyclables, notamment des voies en site propre, mais principalement des chaussées désignées et des bandes cyclables. Ces installations extensives ne sont pas optimales pour encourager les déplacements à vélo (AECOM, 2019). Un réseau cyclable d'hiver est aussi accessible dans les secteurs à l'est des boulevards Laurentien et Marcel-Laurin, néanmoins, son entretien est déficient (AECOM, 2019).

Le faible nombre d'espaces de stationnement pour vélo dans l'aire TOD et sur le site de la gare Bois-Franc est également observable (AECOM, 2019). De plus, aucune station BIXI n'est implantée dans le rayon de l'aire TOD, bien que quelques stations soient disponibles dans les arrondissements de Saint-Laurent et d'Ahuntsic-Cartierville.

Certaines des pistes cyclables de l'aire TOD font partie du plan directeur du Réseau vélo métropolitain. La voie cyclable longeant la voie ferroviaire fait partie de la Véloroute projetée par la Ville de Montréal et du réseau récréatif projeté par la CMM. Elle s'intègre en effet à l'axe 42 du Réseau vélo métropolitain, un axe qui à terme s'étendra sur plus de 35 kilomètres, liant le centre-ville de Montréal à la ville de Saint-Anne-de-Bellevue. La piste cyclable sur le boulevard et l'avenue O'Brien est également identifiée dans le plan directeur du Réseau vélo métropolitain et fait partie de l'axe 49 qui traversera l'île de Montréal et de Laval de rive en rive sur une longueur de plus de 45 kilomètres (CMM, 2017). Le boulevard Henri-Bourassa est également identifié comme un axe potentiel du Réseau express vélo (REV) de la Ville de Montréal, mais aucun détail n'est disponible à ce jour pour le secteur concerné par le présent document.

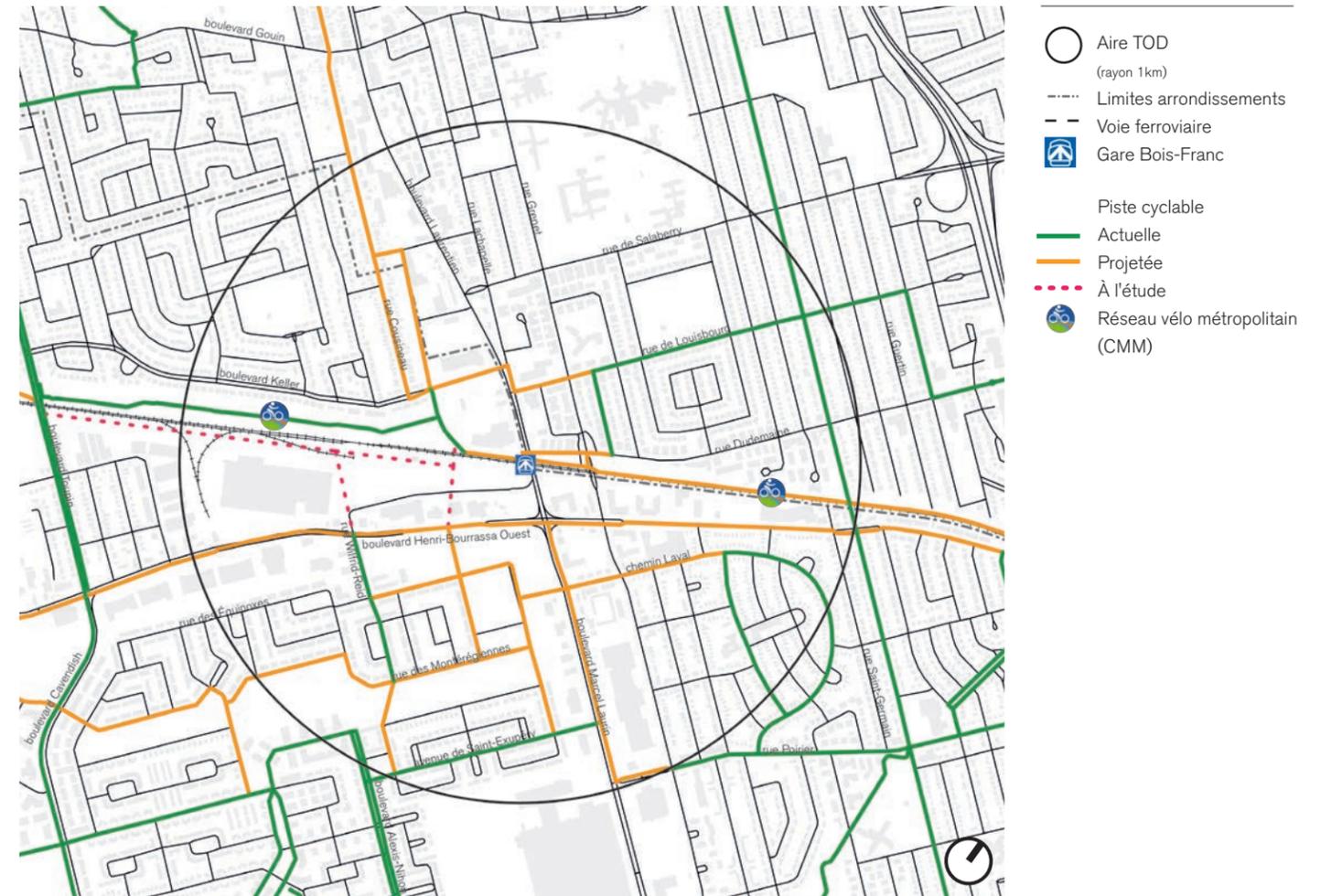


Fig. 18. Réseau de piste cyclable
(Source: Arrondissements Ahuntsic-Cartierville et Saint-Laurent, SIGS Ville de Montréal, STM)

PORTRAIT DU TERRITOIRE

BARRIÈRES PHYSIQUES

DES FRONTIÈRES DIFFICILES À TRAVERSER

La voie ferroviaire est responsable d'une quantité importante de bruits et de vibrations et ses abords, bien que gazonnés, présentent peu de zones tampons adoucissant les interfaces. La voie ferroviaire constitue une frontière pratiquement imperméable qui ne permet que trois accès nord-sud pour traverser le territoire d'étude, ce qui a pour effet de concentrer les déplacements à certains endroits.

Deux de ces accès se font sous la voie ferroviaire pour le boulevard Marcel-Laurin et la rue Grenet. Leur configuration confère un sentiment d'insécurité pour le piéton, car l'aménagement n'est pas adapté pour son confort. Le trottoir joute immédiatement une voie de circulation d'un côté et longe immédiatement le mur de la culée de l'autre, ce qui renforce l'étroitesse de l'espace. Également, ces espaces sont dépourvus de sources d'éclairages adaptés qui les rendraient plus sécuritaires aux différents moments de la journée pour les usagers.



Fig. 19. Rue Grenet
(Source: Streetview, Août 2018)



Fig. 20. Avenue O'Brien
(Source: Streetview, Août 2018)

Le troisième accès se fait au niveau de l'avenue O'Brien par le biais d'un passage à niveau actif (avec feux clignotants et barrières). Cette traverse n'est pas confortable pour les piétons et les cyclistes, car les trottoirs sont étroits du côté sud de la voie ferroviaire et la piste cyclable est encombrée par le mobilier de signalisation du côté est du boulevard O'Brien. Par souci de sécurité des usagers, le projet du REM prévoit le remplacement du passage à niveau par un pont d'étagement.

Plusieurs équipements lourds associés à l'électricité sont également présents sur le territoire. Le poste de transformation Reed d'Hydro-Québec est situé immédiatement au nord la Gare Bois-Franc, soit entre la voie ferroviaire et le boulevard Keller. Cette infrastructure génère une quantité de décibels supérieurs au bruit ambiant et son empreinte au sol ne peut être réduite. Le périmètre du poste est ceinturé par une clôture et quelques regroupements de massifs d'arbres sont présents au pourtour. Néanmoins, ils ne sont pas en nombre suffisant pour dissimuler le poste de transformation.

Une ligne de transport d'électricité à 120kv longe les abords nord de la voie ferroviaire pour se connecter au poste Reed. Les pylônes sont principalement situés du côté nord de la voie ferroviaire et derrière les bâtiments. Un pylône fait exception à cet alignement et est localisé entre le boulevard Laurentien et l'épicerie Saltarelli & fils.

L'emprise de ces lignes électriques ne peut être construite, mais des efforts pour l'aménager ont été réalisés par les deux arrondissements (jardins communautaires, piste cyclable, etc.) Hydro-Québec projette par ailleurs de moderniser le poste de transformation et la ligne de haute tension pour passer à 315kv. Il pourrait s'agir d'une opportunité de réaménager son emprise.



Fig. 21. Emprise d'Hydro-Québec et poste REED
(Source: Streetview, Août 2018)



Fig. 22. Contraintes aux déplacements et au développement
(Source: Arrondissements Ahuntsic-Cartierville et Saint-Laurent, SIGS Ville de Montréal, STM)

- Aire TOD (rayon 1km)
- Limites arrondissements
- - - Voie ferroviaire
- 🚶 Gare Bois-Franc
- Poste Reed
- ⊠ Pylones
- == Lignes à 120Kv

PORTRAIT DU TERRITOIRE

POTENTIELS DE DÉVELOPPEMENT ET DE REQUALIFICATION

DES TERRAINS À REQUALIFIER PLUTÔT QU'À CONSTRUIRE

L'exercice de planification détaillée s'opère essentiellement sur les terrains identifiés en amont par les Arrondissements comme à construire, à transformer ou à restructurer. À cet égard, les sites identifiés comme ayant le plus grand potentiel sont localisés le long des artères principales et 80% d'entre eux sont dans l'arrondissement Saint-Laurent.

Les abords des boulevards Laurentien, Marcel-Laurin et la portion ouest du boulevard Henri-Bourassa sont caractérisés par des activités commerciales et industrielles dont l'utilisation ou la configuration semble moins approprié dans le contexte d'une aire TOD. Ces propriétés étant localisées stratégiquement par rapport à la future station du REM, leur redéveloppement permettrait la consolidation du milieu et offrirait l'opportunité de concentrer la croissance résidentielle et la vie urbaine aux abords d'un pôle de transport collectif structurant. Ces terrains, souvent occupés par un propriétaire unique (Reitmans, Galeries Saint-Laurent, etc.) ne pourront toutefois être redéveloppés qu'à la cessation de l'usage actuel.

Par ailleurs, les terrains à construire sont concentrés dans le quartier Bois-Franc, en voie de consolidation, tandis que l'ensemble résidentiel situé entre l'emprise de la voie ferrée et la rue Dudemaine fait l'objet d'une démarche de revitalisation urbaine intégrée (RUI) visant à réhabiliter le parc de logements, optimiser l'offre de logements abordables et améliorer le cadre de vie. Cet ensemble est donc identifié comme à restructurer.

UN CORRIDOR FERROVIAIRE À METTRE EN VALEUR

L'emprise d'Hydro-Québec au nord de la voie ferrée du REM est identifiée comme présentant un potentiel de mise en valeur à des fins récréatives. Une piste cyclable bidirectionnelle y est d'ailleurs aménagée sur le tronçon à l'ouest de la gare Bois-Franc. À cet effet, il importe de mentionner que les abords de la voie ferrée recèlent d'espèces de friches favorables à la biodiversité urbaine, offrant un potentiel de connexion écologique avec le parc nature du bois de Saraguay. Le corridor ferroviaire est ainsi identifié comme une opportunité de mise en valeur à des fins récréatives, ainsi qu'écologiques. Cette mise en valeur offre aussi la possibilité de renforcer le projet de corridor de biodiversité de Saint-Laurent qui prend forme au sud-ouest de l'aire TOD.

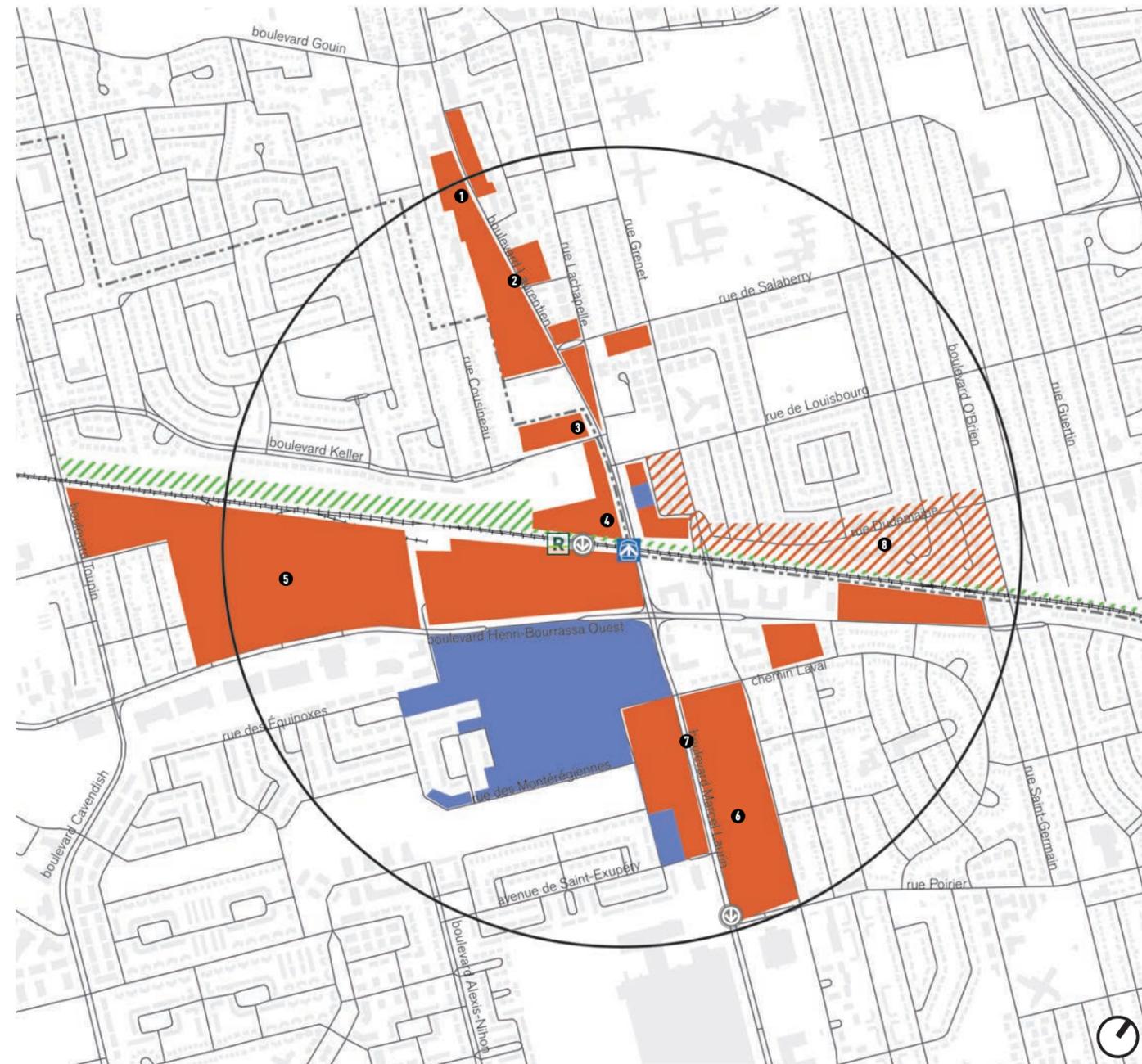


Fig. 23. Potentiel de requalification
(Source: Arrondissements Ahuntsic-Cartierville et Saint-Laurent, SIGS Ville de Montréal, STM)



	Ahuntsic/ Cartierville (m²)	Saint-Laurent (m²)	Total (m²)
À construire	20 088	196 195	216 285
À transformer	84 471	522 468	606 939
À restructurer	84 896	-	84 896
Total	189 455	718 663	908 118

Fig. 24. Potentiel de requalification et superficies
(Source: Arrondissements Ahuntsic-Cartierville et Saint-Laurent)

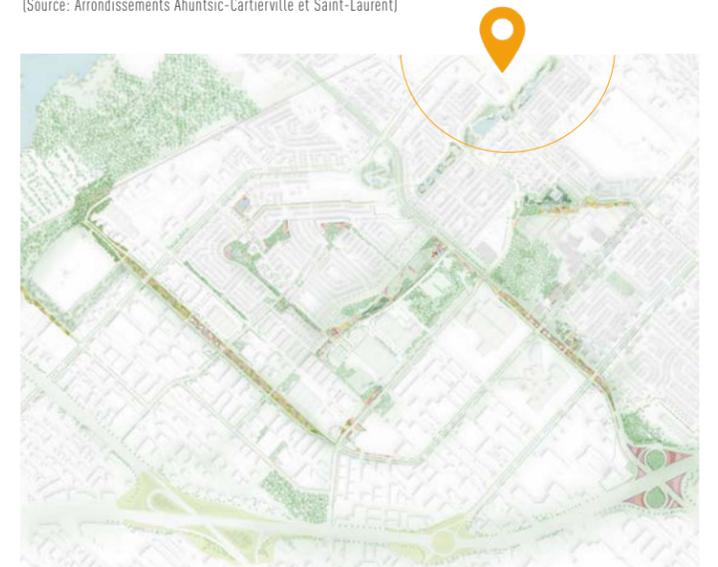


Fig. 25. Corridor de biodiversité Cavendish-Laurin-Liesse de Saint-Laurent (fond de plan)
(Source: Table architecture, LAND, civiliti et Biodiversité Conseil)

PORTRAIT DU TERRITOIRE

RÉSEAU EXPRESS MÉTROPOLITAIN

La gare Bois-Franc de la ligne EXO Deux-Montagnes sera remplacée par une station du Réseau express métropolitain (REM) dont la mise en service est prévue pour 2022-2023.

À terme, ce système de train léger sur rails comportera 26 stations déployées sur un réseau de 67 kilomètres à l'échelle métropolitaine. Avec un service offert 20 heures par jour, 7 jours sur 7, et une fréquence de passages s'approchant de celle du métro de Montréal, le REM viendra bonifier de manière substantielle le potentiel d'accessibilité des différents pôles de destination de la région.

DIFFÉRENTS TEMPS DE PARCOURS CLÉS DU REM

- » Bois-Franc à Rive-Sud : 31 minutes
- » Bois-Franc à gare centrale : 15 minutes
- » Bois-Franc à Aéroport : 9 minutes

La station Bois-Franc permettra donc aux usagers d'accéder à la gare Centrale en moins de 20 minutes, en plus de faire la liaison avec différents équipements d'envergure des rives nord et sud de Montréal et de l'Ouest-de-l'Île, notamment l'aéroport Pierre-Elliott Trudeau à Dorval.

L'aménagement de la station Bois-Franc prévu lors de sa mise en opération tend à maximiser l'intermodalité par l'intégration non seulement d'un stationnement incitatif, mais également d'un terminus d'autobus, d'aires dépose-minute, de 120 supports à vélo et d'autres services liés aux modes de transports alternatifs tels que BIXI et Communauto. Par ailleurs, les stations REM sont conçues comme des pôles intermodaux concentrant plusieurs modes de transports alternatifs à la voiture. Cela permettra de faciliter les déplacements de courte distance entre la station et le lieu de destination final. Le tableau de la Figure 27. compare l'offre complémentaire actuelle sur le site de la gare Bois-Franc à celle projetée avec l'arrivée du REM



Fig. 26. Réseau express métropolitain (REM)
(Source: rem.info, 2019)

SÉRVICES	GARE BOIS FRANC (EXO)	STATION BOIS-FRANC (REM)
Stationnements covoiturage	4 places	Inconnu à ce jour
Supports vélo	21 places	± 120 places
Vélos libre-service	0	Inconnu à ce jour
Stationnement incitatif	742 places	± 740 places
Dépose-minute	5 places	± 10 places
Desserte autobus	Arrêts sur Boul. Henri-Bourrassa et Laurentien/Marcel-Laurin (STM et STL)	± 6 quais d'autobus (STL/STM)
Taxi	1 poste à proximité	± 2 places
Transport adapté	Non	Oui
Bornes électriques	1	Inconnu à ce jour

Fig. 27. Comparaison de l'offre de service complémentaire au train, gare Bois-Franc actuelle et station Bois-Franc du REM
(Source: Exo et rem.info, 2019)

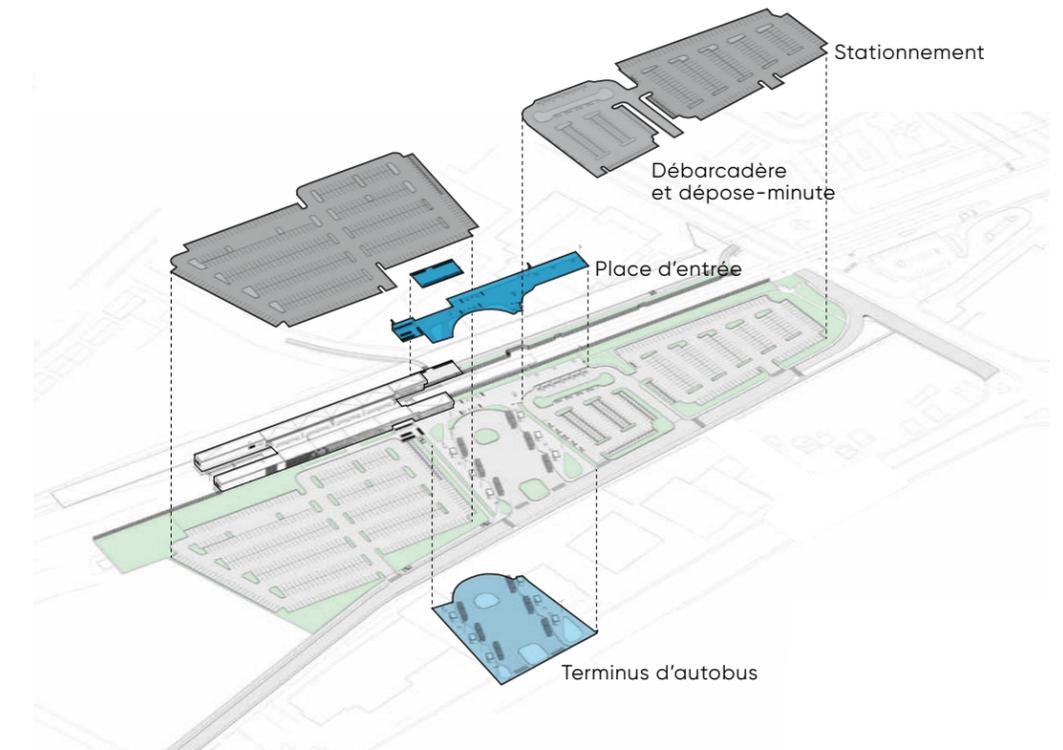


Fig. 28. Configuration projetée à court terme pour la station Bois-Franc du REM
(Source: Exo et rem.info, 2019)

PORTRAIT DU TERRITOIRE

HYPOTHÈSE DE PROLONGEMENT DU MÉTRO

UNE OPPORTUNITÉ DE CRÉER UN VÉRITABLE PÔLE INTERMODAL

Il va sans dire que l'avènement prochain du Réseau express métropolitain (REM) transformera considérablement la mobilité du secteur par la mise en service d'un réseau de transport collectif structurant permettant d'atteindre de nombreuses destinations, et ce à une fréquence élevée.

La constitution de ce réseau de mobilité durable dans l'axe est-ouest devient une opportunité sans précédent de créer un arrimage avec le réseau de métro montréalais et de faire de la station Bois-Franc un véritable pôle intermodal d'envergure métropolitaine. Le prolongement de la ligne orange, aboutissant actuellement à la station Côte-Vertu, constitue donc un élément de réflexion à la base de la vision pour l'aire TOD Bois-Franc. Ce projet, qui fait l'objet de discussions depuis plusieurs années, dépend toutefois de l'aval des hautes instances gouvernementales et aucune décision n'a été prise à ce jour.

Trois principaux scénarios concernant la nature de la station intermodale du REM constituent des hypothèses de travail, soit:

- A** aucun prolongement de la ligne de métro orange (station REM uniquement);
- B** prolongement de la ligne de métro orange jusqu'à Bois-Franc;
- C** prolongement de la ligne de métro orange jusqu'à la station Montmorency (Laval).

Ces hypothèses de travail composent donc la toile de fond de l'exercice de planification détaillé et influencent, avec un certain degré d'incertitude, les propositions d'aménagements énoncées au présent document.

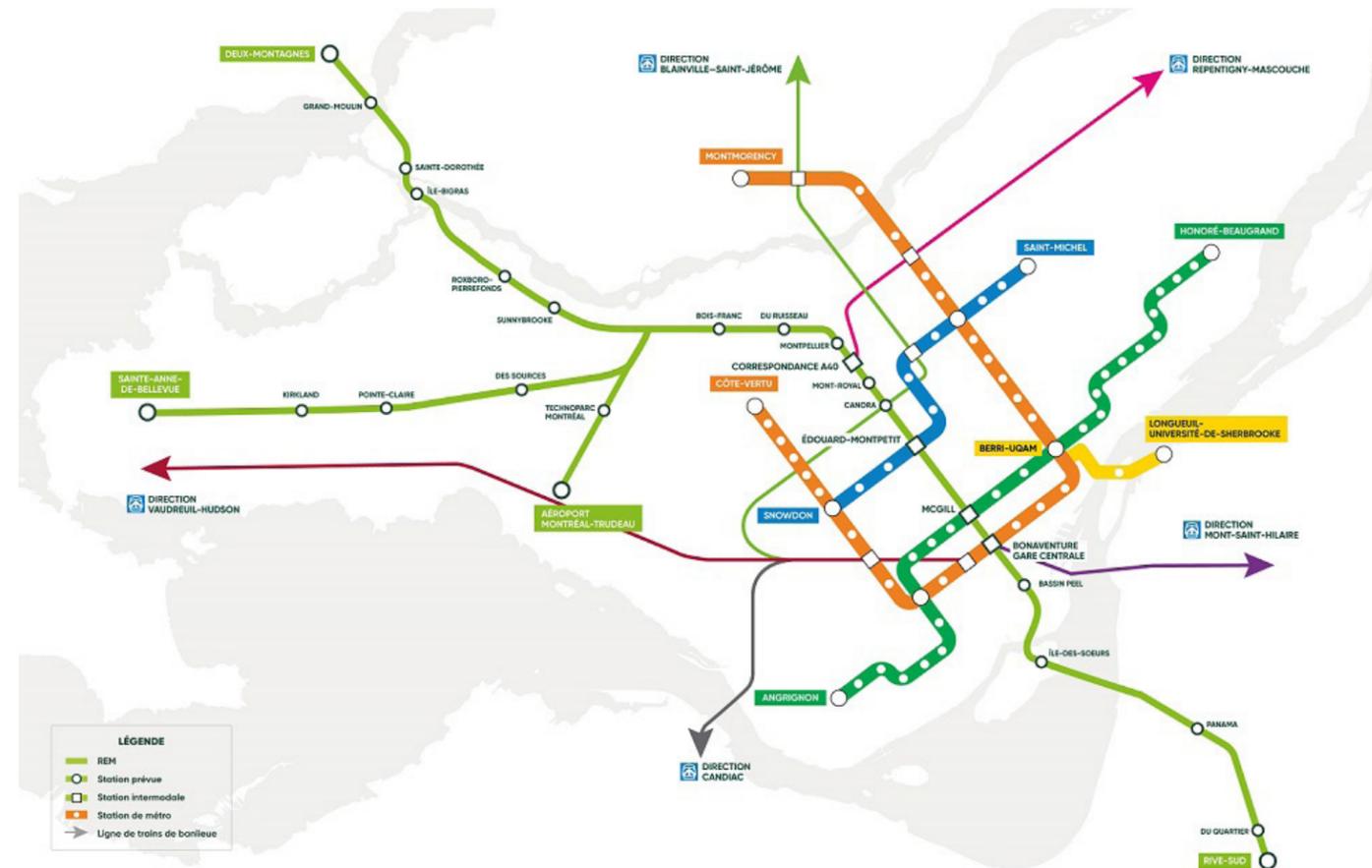


Fig. 29. Tracé du REM superposé au réseau actuel du métro de Montréal (Source: CDPQ Infra)

02

DÉMARCHE PARTICIPATIVE

Le processus de planification détaillée pour l'aire TOD Bois-Franc s'est accompagné d'une démarche de participation publique. Une consultation publique et une charrette d'idéation ont permis de nourrir la réflexion entourant le devenir du secteur. Ces deux exercices ont rassemblé citoyens, acteurs clés et parties prenantes dans un cadre à la fois informatif et créatif. L'objectif étant de recueillir les préoccupations, les besoins, les idées innovantes et les recommandations de ces participants. Le présent chapitre explique la démarche participative adoptée et expose les faits saillants des deux exercices consultatifs.

DÉMARCHE PARTICIPATIVE

SOMMAIRE DES RÉSULTATS DE LA SOIRÉE DE CONSULTATION



TRANSPORT COLLECTIF ET VÉHICULAIRE

CONSULTATION PUBLIQUE

Une soirée de consultation publique portant sur la planification détaillée de l'aire TOD Bois-Franc a eu lieu le 30 avril 2019. Ouverte au grand public, cette activité de consultation publique avait pour but d'informer les citoyens sur le projet de planification détaillée ainsi que de recueillir leurs observations et suggestions. Près de 85 personnes ont participé à l'activité, incluant de nombreux citoyens des deux arrondissements, des élus, des représentants d'organismes publics, parapublics et communautaires, ainsi que des promoteurs impliqués dans le processus de requalification du secteur.

La soirée s'est opérée en deux temps, débutant par une présentation informative de la démarche et du territoire. Elle s'est ensuite poursuivie avec un exercice de discussion thématique en formule table-ronde de type « World Café ». Les discussions ont été orientées selon cinq thématiques permettant de couvrir l'ensemble des enjeux d'aménagement de l'aire TOD. Ces discussions ont fait émerger plusieurs enjeux et pistes de solutions:

ENJEUX SOULEVÉS		
» Dépendance à l'automobile pour de courts trajets;	» Barrières physiques qui limitent la connectivité de la trame urbaine et le maillage entre les quartiers (emprise ferroviaire, grands axes de transit);	» Offre commerciale, composée essentiellement de grandes bannières, est générique et ne contribue pas à l'identité du secteur;
» Vitesse de transit élevée;	» Parcours piétons arides sur les axes de transit en raison de la forte minéralisation du paysage, du paysage déstructuré; de l'effet d'îlot de chaleur, de l'absence de végétation et de mobilier urbain;	» Faible attractivité des commerces de proximité et des équipements auprès des adolescents et des jeunes adultes;
» Partage de la route avec les cyclistes et piétons problématique;	» Sentiment d'insécurité sur les grands axes de transit;	» Faible impact de la revitalisation des grands axes sur la vie de quartier considérant la forte circulation véhiculaire qui s'y trouve;
» Non-respect de la signalisation;	» Manque de destinations de proximité intéressantes qui inciteraient aux déplacements actifs;	» Perméabilité freine l'accessibilité aux équipements présents;
» Congestion routière (boulevards Henri-Bourassa, Marcel-Laurin, O'Brien);	» Temps de traverse piéton insuffisant;	» Écoles primaires et secondaires fréquentées à surcapacité, amenant les enfants à fréquenter des écoles hors de leur quartier;
» Circulation de transit dans les quartiers résidentiels pour contourner la congestion du boulevard Henri-Bourassa;	» Trottoirs discontinus et étroits;	
» Accès au réseau de transport collectif pénible considérant les enjeux de transport actif;	» Éclairage insuffisant;	
» Carence de l'offre concernant la desserte est-ouest;	» Déneigement des trottoirs problématique;	
» Fréquence de certaines lignes insuffisante, en particulier le soir, le weekend et en dehors des heures de pointe (70, 117, 215);	» Aménagements cyclables extensifs qui nuisent au sentiment de sécurité des cyclistes;	
» Fort transit en provenance de Laval qui pourrait s'accroître avec la mise en service du REM;		
PISTES DE SOLUTION PROPOSÉES		
» Sécurisation des intersections près des générateurs de déplacements actifs (rues Lachelle/Legault) et des intersections jugées risquées (boulevards Henri-Bourassa/Marcel-Laurin, Henri-Bourassa/rue Grenet);	» Réaménagement des espaces de stationnement sous-utilisés pour augmenter l'espace dédié au transport actif;	» Respect du caractère identitaire et paisible des quartiers;
» Réduction des limites de vitesse permise à 30 km/h dans les secteurs résidentiels;	» Réaménagement des boulevards Marcel-Laurin/Laurentien et Henri-Bourassa selon les bonnes pratiques de transport actif pour améliorer le partage de la route entre les usagers;	» Arrimage des différents quartiers par la création de corridors de déplacements actifs;
» Aménagement de ronds-points pour améliorer la fluidité et la sécurité à certaines intersections (rue Lachapelle/boulevard Gouin, boulevard Salaberry/rue Lachapelle, boulevards Henri-Bourassa/Marcel-Laurin);	» Réaménagement de l'intersection des boulevards Henri-Bourassa/Marcel-Laurin afin d'éliminer les bretelles de virage à droite (jugée contraignante pour le transport actif) et synchronisation des temps de traverse;	» Aménagement de placettes et de lieux de rassemblement destiné au voisinage;
» Augmentation de la fréquence particulièrement le soir, le weekend et en dehors des heures de pointe (lignes 70, 117, 215);	» Incitatifs aux entreprises afin d'encourager la mobilité active;	» Revitalisation des noyaux commerciaux afin d'attirer davantage de commerces de proximité indépendants, au caractère distinctif;
» Implantation d'un service de navette autonome;	» Bonification de l'offre en vélo-partage;	» Création d'un pôle rassembleur et structurant autour de la gare, animation des lieux par des commerces de restauration et de divertissement;
» Arrimage et conciliation du réseau de transport collectif avec l'arrivée de la gare intermodale du REM;	» Localisation des futures stations de vélo-partage près des générateurs d'achalandage;	» Création de nouveaux emplois et maintien de ceux existants;
» Aménagement d'une voie réservée sur le boulevard Henri-Bourassa pour rendre les déplacements en autobus plus efficace;	» Installation de pôles de mobilité active près des commerces de proximité, des espaces publics et des espaces de détente;	» Densification résidentielle et mixité des usages autour de la gare;
» Intermodalité de la gare Bois-Franc qui minimise les transferts de charge entre les modes de déplacements;	» Aménagements cyclables intensifs qui distinguent physiquement l'espace dédié aux cyclistes de la voirie;	» Émergence d'un pôle communautaire structurant autour de la Maison de quartier de Bordeaux-Cartierville;
	» Aménagements de liens cyclables nord-sud, notamment avec la piste cyclable suivant le tracé de l'emprise ferroviaire;	» Construction d'un bâtiment phare à l'angle des boulevards Laurentien et Keller et de la rue Lachapelle;
		» Aménagement de piscines extérieures publiques;
		» Aménagement d'écoles primaires et secondaires;
		» Bonification de l'offre en équipements polyvalents, intergénérationnels et abordables;
		» Bonification de l'offre en services spécifiquement destinés aux enfants, adolescents et jeunes adultes;
		» Bonification de l'offre en équipements reflétant la diversité culturelle;
		» Facture architecturale et durable emblématique des équipements publics;
		» Requalification des bâtiments industriels et d'utilité publique aux abords de la gare;



TRANSPORT ACTIF



VIE DE QUARTIER

DÉMARCHE PARTICIPATIVE

SOMMAIRE DES RÉSULTATS DE LA SOIRÉE DE CONSULTATION



CADRE BÂTI



ENVIRONNEMENT

ENJEUX SOULEVÉS

- » Accentuation de l'effet de barrière créée par l'emprise ferroviaire et par les constructions à venir;
- » Nuisances associées aux axes de transit (bruit, vibrations, etc.)
On estime que les potentiels ensembles résidentiels sur ces axes puissent en être affectés;
- » Offre en logement locatif insuffisante;
- » Offre en logement étudiant insuffisante;
- » Crainte quant à un développement inégal entre les 4 quadrants de l'aire TOD;
- » Paysage déstructuré sur les axes de transit;
- » Réticence quant à une potentielle réduction du nombre de stationnements disponibles sur rue ou dans les commerces;
- » Minéralisation des axes de transit qui accentue l'effet d'îlot de chaleur;
- » Vulnérabilité de la végétation du quartier Bois-Franc inhérente à sa récente plantation, accentuant l'effet d'îlot de chaleur et les rafales de vent;

PISTES DE SOLUTION PROPOSÉES

- » Opportunité de retisser la trame urbaine et améliorer la perméabilité;
- » Aménagement de chemins et de passerelles pour traverser l'emprise ferroviaire;
- » Mixité horizontale et verticale des usages sur les grands axes de transit;
- » Création d'un corridor concentrant mixité d'usage et densité résidentielle entre le pôle communautaire du YMCA et la gare;
- » Réhabilitation, rénovation et réaménagement du cadre bâti existant;
- » Incitatifs aux promoteurs afin d'encourager le développement de constructions durables;
- » Objectifs d'intégration architecturale et urbaine afin d'améliorer la qualité du paysage;
- » Augmentation de l'offre en logement locatif;
- » Densification comme une opportunité d'améliorer la mixité sociale et la diversité de l'offre résidentielle : augmentation de l'offre en logements sociaux, abordables, familiaux et étudiants;
- » Encadrement des axes de transit par des bâtiments de plus forte hauteur et par un aménagement paysager signature;
- » Densification à échelle humaine, respectant les hauteurs et le style architectural des quartiers résidentiels actuels;
- » Densification douce par l'implantation d'unité d'habitation accessoire sur les lots occupés par le résidentiel unifamilial isolé;
- » Restriction des normes d'affichage sur les axes de transit;
- » Promotion des stationnements en arrière-cour ou en sous-sol;
- » Réaménagement des axes de transit pour y intégrer un verdissement important, un design signature et du mobilier urbain;
- » Création de partenariats avec les institutions publiques et les entreprises privées disposant d'espaces de stationnement sous-utilisés afin de végétaliser ces espaces (ex. : Carrefour Saint-Laurent);
- » Création de partenariats avec les institutions publiques et les entreprises privées disposant d'espaces verts pour y réaliser des potagers urbains ouverts à la communauté (ex. : RUI Laurentien/Grenet et Carrefour Providence);
- » Plantation d'arbres plus mature pour l'organisation des espaces publics;
- » Prolongation du corridor de biodiversité Saint-Laurent au sein de l'aire TOD par l'aménagement de corridors verts et actifs ainsi que par l'aménagement d'espaces végétalisés;
- » Création d'espaces de détente multifonctionnels accessible à l'échelle du voisinage;
- » Création d'espaces publics rassembleurs et inclusifs dans le secteur de la gare;
- » Incitatifs à l'aménagement de toits verts et aux aménagements paysagers durables;



Fig. 30. Photos de la consultation publique du 30 avril 2019
(Source: Provencher_Roy, 2019)

DÉMARCHE PARTICIPATIVE

SYNTHÈSE DES RÉSULTATS DE LA CHARENTE D'IDÉATION

CHARENTE D'IDÉATION

Une charrette d'idéation s'est tenue le 16 mai 2019 au futur Centre communautaire et culturel de Cartierville. Faisant suite au premier exercice consultatif, cette activité d'idéation avait pour but de poursuivre la réflexion quant à l'identification des enjeux de planification et de proposer des solutions concrètes sous la forme d'interventions dans le milieu. L'activité était adressée à un public restreint composé de représentants d'organisations communautaires, d'acteurs du milieu, de partenaires publics et privés, d'universitaires et d'étudiants, de professionnels de l'aménagement, entre autres. Au total, près de 45 personnes ont participé à la charrette d'idéation.

La soirée s'est opérée en deux temps, débutant par une brève présentation informative de la démarche et du territoire. Elle s'est ensuite poursuivie avec l'exercice d'idéation en groupe de travail multidisciplinaire. Le territoire a été scindé en cinq secteurs, soit les quartiers aux abords des grands axes de transit et le secteur de la future gare.

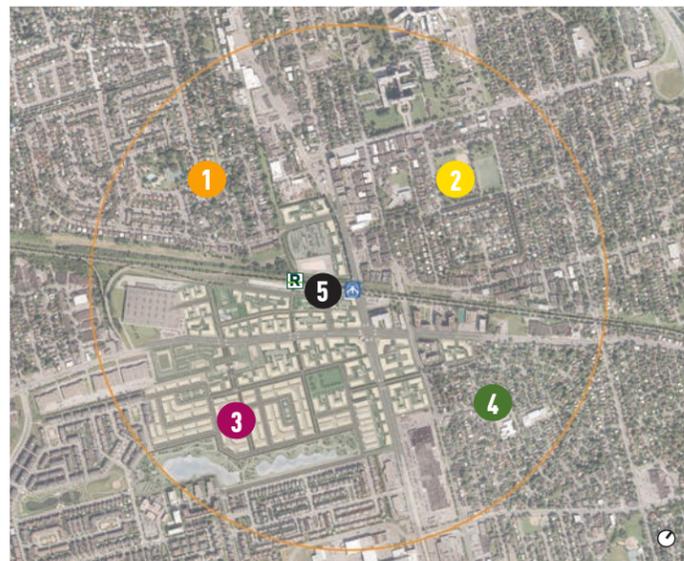


Fig. 31. Différents secteurs étudiés lors de la charrette d'idéation
(Source: Provencher_Roy, 2019)

1

SECTEUR TOUPIN-KELLER

- Le secteur compte plusieurs opportunités à identifier et à lier ensemble. Les participants mentionnent que les succès et les forces actuels pourraient être des points de rayonnement pour la transformation graduelle du secteur;
- On suggère de créer un carrefour de mobilité active au croisement de l'emprise ferroviaire et d'un axe situé en parallèle du boulevard Laurentien. Ce dernier serait sur l'emprise de la Ville de Montréal. Les participants imaginent une grande bande de verdure et de fraîcheur intégrant des concepts de circulations partagées (piétons et cyclistes). À partir de ce carrefour, il serait aussi possible d'étendre le réseau de transport actif afin de le relier aux parcs et aux pôles d'activités;
- Les participants imaginent de nouveaux ensembles résidentiels de grande qualité architecturale et mettant de l'avant les meilleures pratiques en matière de mixité et de densité;
- De manière plus générale, les participants identifient plusieurs espaces vacants à transformer en espaces publics et plusieurs bâtiments à requalifier. Il s'agit là d'une opportunité pour restructurer le secteur et plus spécifiquement le boulevard Laurentien. Les participants proposent de profiter de ces opportunités pour repenser la gestion des flux de mobilité vers la station du REM. Pour certains participants, ces espaces présentent aussi un potentiel de densification;
- L'interface avec les infrastructures ferroviaires, routières et hydro-électriques est à réinventer pour qu'elles participent à la qualité du cadre bâti. Alors, les passages, viaducs, l'emprise ferroviaire et le poste Reed doivent être inclus dans le processus de planification détaillée.

2

SECTEUR CARTIERVILLE

- On propose d'aménager une place publique en marge de la station du REM et d'en faire un lieu de rassemblement et d'animation (ex.: un petit marché public estival);
- Il est suggéré d'aménager le stationnement incitatif en sous-terrain afin de profiter du terrain de la station dans son entièreté;
- Les participants ciblent aussi quelques petits pôles commerciaux au sein du secteur pouvant être mis en valeur ou être créés aux abords de lieux déjà générateurs d'achalandage (ex. : les parcs);
- Afin de contrer le phénomène de quartier transitoire, on suggère de rénover le parc immobilier vétuste, notamment dans le secteur de la Revitalisation urbaine intégrée (RUI). On propose d'adopter des actions qui amélioreront la salubrité des logements et la sécurité des citoyens (ex. : éclairage);
- Il est proposé de développer un réseau de transport actif reliant les différents pôles d'emplois et d'activités à la station du REM (ex.: l'Hôpital Sacré-Cœur et l'usine Bombardier). Il est aussi important aux yeux des participants de bonifier l'offre en vélo-partage. Les efforts en mobilité pourraient être joints aux actions de verdissement afin de faire des corridors de fraîcheur. Le verdissement devrait également se réaliser au sein du quartier;
- Le parc institutionnel des Sœurs de la Providence est un obstacle à la perméabilité. On suggère d'y insérer des liens de transport actif;
- Les participants imaginent une plus forte mixité verticale et une densité sur le boulevard Laurentien.

3

SECTEUR BOIS-FRANC

- Il est proposé d'humaniser la circulation sur les grandes artères en les verdissant massivement et en bonifiant l'espace dédié au transport actif, quitte à empiéter sur les terrains adjacents;
- Les participants souhaitent voir s'introduire la notion de paysage comestible à travers le secteur via diverses interventions (ex.: saillies végétalisées, jardinets surélevés disponibles pour les citoyens, bacs de plantations en marge des rues, etc.);
- On suggère de redévelopper les propriétés commerciales du boulevard Marcel-Laurin en divisant les îlots surdimensionnés, en encadrant l'espace public et en implantant des immeubles mixtes (incluant du commercial au rez-de-chaussée);
- L'espace situé entre l'emprise ferroviaire et le boulevard Henri-Bourassa est à requalifier selon les participants. On propose d'y aménager un pôle commercial et une place publique en marge de la station du REM. Près de l'emprise ferroviaire, on imagine un pôle d'emplois axés sur le concept de co-working et attirant des startups. Ce pôle agirait comme espace tampon entre la voie ferrée et de nouveaux bâtiments résidentiels et mixtes qui seraient situés à proximité de la station. Enfin, pour cet espace, les participants entrevoient l'aménagement d'une esplanade plantée, incluant des jardins collectifs ou communautaires;
- Les participants suggèrent de développer un service de transport collectif parallèle aux services d'autobus de la STM et de la STL qui permettrait de relier la station du REM aux différents pôles d'emplois et d'activités (ex.: navette autonome).

DÉMARCHE PARTICIPATIVE

SYNTHÈSE DES RÉSULTATS DE LA CHARRETTE D'IDÉATION

4

SECTEUR NORVICK

- Les participants constatent que peu de parcs, d'espaces verts et d'équipements collectifs sont accessibles depuis le secteur;
- Le terrain des Galeries Saint-Laurent est ciblé pour une requalification. Les participants proposent de subdiviser le terrain en plusieurs îlots dont les ouvertures seraient en continuité avec la trame urbaine actuelle, améliorant la perméabilité du secteur avec le quartier Bois-Franc. Sur ces nouveaux îlots, on imagine de nouveaux bâtiments mixtes incluant des commerces au rez-de-chaussée. Une hauteur modulable est privilégiée pour éviter un trop grand contraste avec le cadre bâti du secteur. De plus, on suggère l'aménagement d'une ruelle piétonne au cœur des nouveaux îlots. En continuité avec le parc Bois-Franc, les participants proposent d'aménager un espace public ou un parc au centre du redéveloppement.
- Les participants recommandent de poursuivre les efforts de mobilité active et de verdissement en créant une coulée verte qui relierait les parcs et les équipements collectifs, entre autres. À ce propos, la rue Grenet est jugée particulièrement structurante par l'accès nord-sud qu'elle procure et par les équipements collectifs qui la bordent;
- Un espace confiné entre l'emprise ferroviaire et le boulevard Henri-Bourassa est identifié pour accueillir de nouveaux espaces publics multifonctionnels (ex.: terrains de sport, espace de détente, piscine, etc.). On suggère d'aménager un passage à niveau ou aérien pour traverser la voie ferroviaire et améliorer la perméabilité entre le secteur Norvick et le nord de l'aire TOD;

5

SECTEUR DE LA STATION

- Les participants imaginent le secteur de la station comme un pôle multifonctionnel et multimodal. On cherche à en faire un lieu pivot entre les quadrants de l'aire TOD où il sera facile de circuler. On aimerait en faire un lieu animé où l'on pourrait retrouver un petit marché estival;
- Les participants ont soulevé l'importance de créer une traverse nord-sud dans l'axe des rues Cousineau et Wilfrid-Reid. Cette traverse pourrait s'intégrer à la station du REM, être de type dalle-parc ou en porte à faux.
- On propose de faire de l'emprise de la ligne de transport hydro-électrique une tranchée verte ou une digue. Il s'agirait d'un espace tampon avec l'emprise ferroviaire, mais surtout d'un espace de réappropriation citoyenne. Les participants suggèrent de profiter de cette vitrine pour mettre en valeur l'infrastructure du REM;
- Les participants proposent de densifier les abords de la station du REM ainsi que les grands axes de circulation;
- Les liens actifs vers et depuis la station du REM font défaut. Les participants recommandent de renforcer les axes actifs existants et de réduire l'espace dédié aux automobilistes sur certaines artères. Il est jugé important de souligner clairement les entrées vers la station du REM;
- Le terrain du petit centre commercial au croisement de la rue Keller et du boulevard Laurentien est identifié pour un redéveloppement. On y imagine un pôle de services qui agirait comme porte d'entrée au secteur Toupin-Keller.



Fig. 32. Exercice d'idéation lors de la charette du 16 mai 2019
(Source: Provencher_Roy, 2019)



Fig. 33. Équipe de conception et les collaborateurs accompagnés par le maire de l'arrondissement Saint-Laurent, Alan DeSousa
(Source: Arrondissement Saint-Laurent)

03

VISION

L'énoncé de vision d'aménagement et les principes sous-jacents expriment les lignes directrices qui guideront la conception des projets de redéveloppement. Ils tirent leur assise des exercices de planification réalisés précédemment par les arrondissements ainsi des activités de participation publique organisée dans le cadre de la démarche de planification détaillée de l'aire TOD Bois-Franc.

VISION D'AMÉNAGEMENT

ÉNONCÉ

La vision d'aménagement de l'aire TOD Bois-Franc fait ressortir les composantes à mettre de l'avant pour favoriser l'émergence d'un milieu de vie complet et attractif autour d'un pôle intermodal structurant. Elle reprend les grands principes d'aménagement tirés de la vision commune des Arrondissements Saint-Laurent et Ahuntsic-Cartierville, et les actualise en fonction des enjeux identifiés par les citoyens et les acteurs clés du milieu.

Ultimement, elle tente de répondre à la problématique centrale évoquée par l'ensemble des parties prenantes, à savoir le manque de sentiment d'appartenance des citoyens au-delà des frontières de leur lieu de résidence. Le déploiement des réseaux de mobilité durable, articulés autour du Réseau express métropolitain (REM), devient ainsi le moteur d'un processus de transformation urbaine axé sur le bien-être des citoyens et le développement de saines habitudes de vie.

Ancrée dans la philosophie du *Transit Oriented Development* (TOD) et du *Pedestrian Oriented Development* (POD), la planification détaillée de l'aire TOD Bois-Franc agit sur l'espace urbain à différentes échelles d'intervention. Elle vise premièrement à mettre en réseau l'ensemble des pôles de destination, avec comme point de convergence la station du REM. Ainsi se déploie un maillage de liens de mobilité conçus prioritairement pour piétons, cyclistes et usagers du transport collectif, permettant rééquilibrer le partage du réseau viaire avec les automobilistes. La diversité de modes de transport concentrée en un même lieu fait de la station du REM un pôle intermodal.

Un second niveau d'intervention repose sur l'implantation d'un pôle multifonctionnel aux abords de la station du REM, engendrant une transformation graduelle du cadre bâti et paysager aux alentours. Ainsi remanié, l'environnement devient

compact et distinctif. La multifonctionnalité du pôle se manifeste par son offre en espaces de vie, de travail et de divertissement aux citoyens. Les espaces publics deviennent des lieux agréables, où il fait bon se promener et se détendre. Ils proposent une multitude d'ambiances évoluant au fil des saisons, liant l'ensemble des composantes bâties, qui elles-mêmes contribuent à la renommée du quartier.

Troisièmement, le retissage de la trame sociale et culturelle s'effectue en consolidant les équipements collectifs existants, en multipliant l'offre de services de proximité, en créant de nouveaux lieux d'appropriation citoyenne. Ceux-ci sont conçus à l'image de la diversité des communautés en place. Ils favorisent le sentiment d'appartenance au quartier et incitent l'implication citoyenne des résidents et des travailleurs. L'appropriation de l'espace public par les citoyens est par ailleurs renforcée par les interventions leur permettant de se déplacer efficacement et sécuritairement d'un pôle à l'autre.

Ainsi l'énoncé de vision pour l'aire TOD de la station Bois-Franc se présente comme suit :

« Un pôle de transport intermodal et multifonctionnel qui est accessible et attractif, et autour duquel gravite un milieu de vie complet où il fait bon habiter, travailler et s'amuser. »

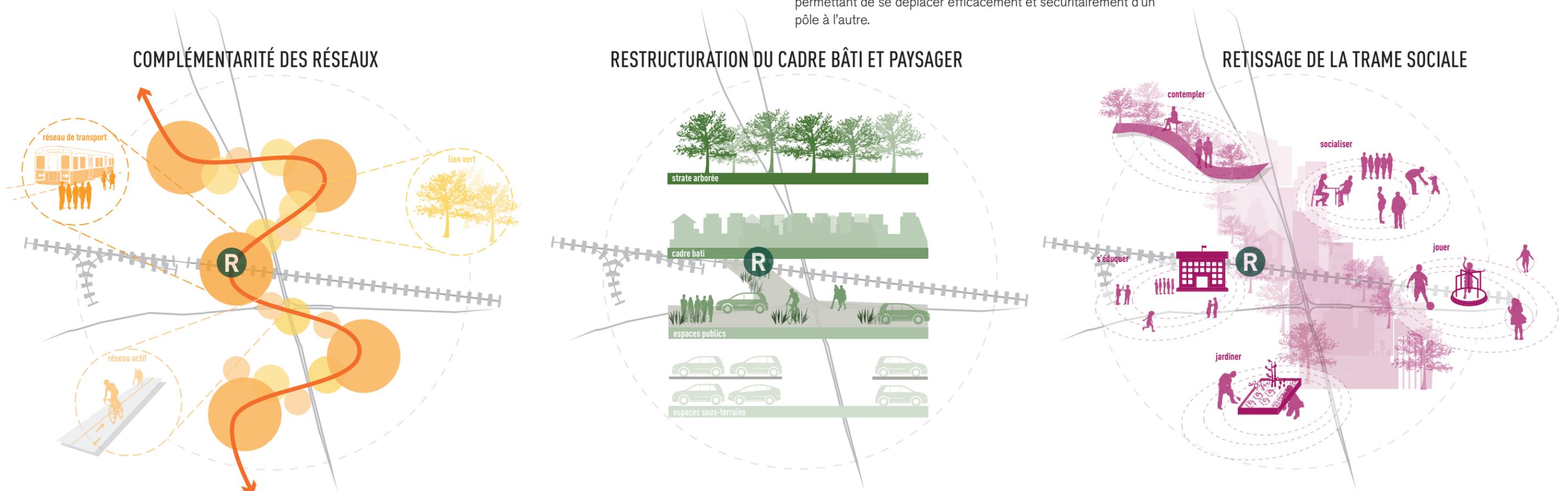


Fig. 34. Schémas de vision d'aménagement de l'aire TOD

VISION D'AMÉNAGEMENT

VISION ÉLARGIE

Ultimement, la transformation de l'aire TOD de la station Bois-Franc s'inscrit dans un contexte spatial élargi et structuré par le déploiement de trois grands réseaux de transport collectif et actif, à savoir le Réseau express métropolitain (REM) et le Réseau vélo métropolitain (RVM) dans l'axe est-ouest, ainsi que le potentiel prolongement de la ligne de métro orange dans l'axe nord-sud. Cette perspective à vol d'oiseau permet en effet de constater l'ampleur de la transformation urbaine à anticiper dans le secteur, notamment dans l'axe Marcel-Laurin et Laurentien.

Ainsi, il est permis d'envisager la vision d'aménagement de cette aire TOD en particulier comme préceuseur d'un mouvement de restructuration plus large, renforçant ainsi l'importance de créer un projet exemplaire, axé sur les meilleures pratiques en aménagement durable.

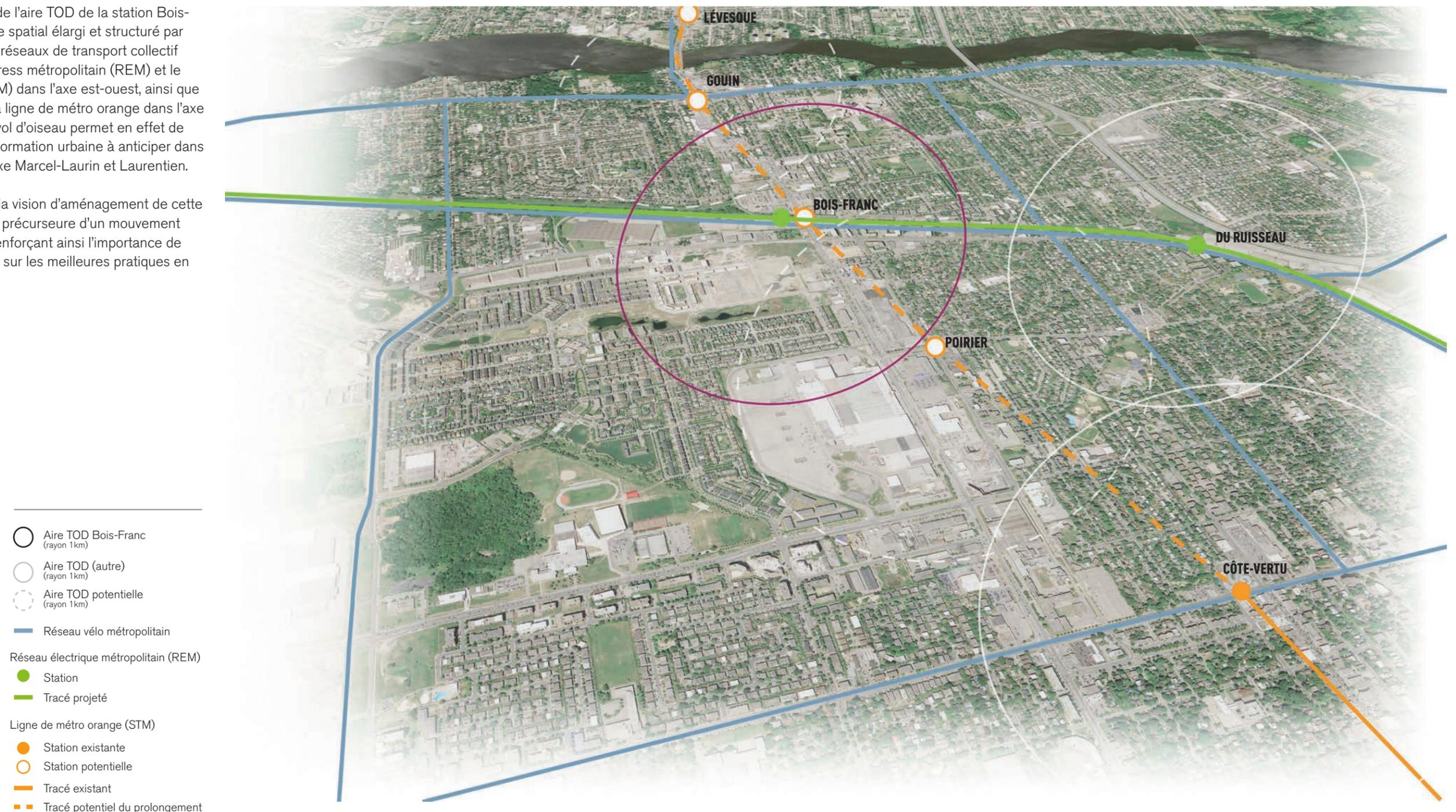


Fig. 35. Vision de déploiement à large échelle du concept TOD dans l'environnement des arrondissements Ahuntsic-Cartierville et Saint-Laurent

VISION D'AMÉNAGEMENT

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

DES PRINCIPES SOUS-JACENTS À LA VISION D'AMÉNAGEMENT

Supportant la vision d'aménagement du territoire, six principes directeurs sont énoncés. Ces notions tissent l'arrière-plan de l'exercice de planification particulière de l'aire TOD. À la fois autonomes et complémentaires, les principes s'imbriquent les uns aux autres et guident les interventions proposées. Leur respect vise à optimiser la pérennité et l'acceptabilité du processus de création d'une aire TOD engendré par l'implantation d'un pôle de transport intermodal et multifonctionnel au coeur d'une entité urbaine déjà établie.

CONNECTIVITÉ

La mise en réseau à différentes échelles de l'aire TOD vise à inscrire le secteur dans son contexte global, tout en réconciliant des réalités urbaines fonctionnant actuellement de manière isolée. Du point focal qu'est le pôle intermodal structurant, se connectent et s'entrecroisent des réseaux collectifs, actifs et écologiques, agissant en complémentarité pour renforcer la perméabilité entre les quartiers, relier les principaux nœuds d'activités, et surtout encourager la mobilité durable. Ultimement, le principe de connectivité vise à améliorer l'intégration des barrières physiques du territoire (grands axes routiers, infrastructures ferroviaires et hydro-électriques, etc.) en redimensionnant leur échelle, en humanisant leurs abords et en créant de nouveaux liens de traverse.

VERDISSEMENT

Les paysages minéralisés et arides laissent place à un environnement urbain verdoyant et vivant. Ce principe met de l'avant les meilleures pratiques pour limiter l'impact des changements climatiques, gérer durablement les eaux pluviales et permettre à la biodiversité de se déployer en contexte urbanisé. Cette infrastructure verte pouvant prendre une multitude de formes (espaces publics, corridors de déplacements, espaces extérieurs privés, toitures végétalisées, etc.), est intégrée à un vaste réseau animé par la communauté et catalyse l'émergence de nouveaux paysages identitaires.

RÉSILIENCE

L'aire TOD traverse l'épreuve du temps par des interventions pertinentes, respectueuses du caractère des lieux, sensibles à l'évolution du territoire et adaptées aux besoins de la population. Ce principe promeut le renforcement de la capacité d'adaptation aux perturbations de l'équilibre économique, social et environnemental. Le milieu est résilient puisqu'il est flexible, intégré, ouvert et proactif aux changements, conforme aux réalités du milieu, diversifié et solidaire. L'innovation dans la construction et la reconversion urbaine, guidée par l'intention de favoriser la mobilité durable à plusieurs échelles, contribue ainsi à une transformation pérenne du territoire.

IDENTITÉ

L'identité se révèle par la reconnaissance des forces existantes du milieu d'insertion et la mise en valeur de sa diversité culturelle, sociale et économique florissante. Tirant profit de l'implantation d'un pôle de transport intermodal et multifonctionnel, les diverses réalités composant l'aire TOD sont fédérées autour d'espaces rassembleurs et de lieux d'appropriation et de solidarité pour la communauté. L'aire TOD se démarque par une signature visuelle distinctive et unificatrice, se dévoilant par la qualité et la diversité architecturale et insufflant un renouveau dans la forme urbaine du secteur.

ANIMATION

L'aire TOD rayonne par l'intensité et la mixité de ses activités, ainsi que par la convivialité et l'attractivité de son cadre de vie. Des destinations d'intérêt, distinctives et reflétant les besoins de la population impulsent la revitalisation des quartiers. L'aire TOD est parsemée d'espaces publics inclusifs et flexibles où prennent racine les initiatives citoyennes. Lieux d'expression culturelle, ils sont le théâtre d'interactions sociales et de l'éventail des manières de vivre dans l'espace urbain. Des parcours sécuritaires et conviviaux lient ces pôles d'activités et participent au maillage culturel et social.

SÉCURITÉ

L'aménagement du domaine public au sein de l'aire TOD favorise le sentiment de sécurité des usagers et leur facilité à se mouvoir dans l'espace urbain. De jour comme de nuit, résidents, travailleurs et passants peuvent profiter d'un environnement sain et limitant les risques à leur sécurité, perçus ou réels, pour leur sécurité. Les usagers du transport collectif et actif, incluant les personnes à mobilité réduite, font l'objet d'une attention particulière à cet égard. Ils voient l'environnement se transformer pour leur accorder une place prioritaire, à leur image et conforme à leurs besoins.

VISION D'AMÉNAGEMENT

OBJECTIFS SPÉCIFIQUES

DES OBJECTIFS CONCRÉTISANT LA VISION

La vision et les principes d'aménagement se déclinent en une série d'objectifs spécifiques démontrant la portée des interventions à poser sur le territoire de l'aire TOD Bois-Franc. Ceux-ci s'inspirent et réactualisent les objectifs définis par les Arrondissements en amont du projet, et ce à la lumière des enjeux soulevés lors de l'analyse urbaine et de la démarche participative.

OBJECTIFS EN LIEN AVEC LES RÉSEAUX DE TRANSPORT ET NATURELS

- » Améliorer le pôle intermodal structurant (station REM), misant sur la connectivité des réseaux de transport actif et collectif, la pluralité des modes de déplacement alternatifs à l'automobile, la mixité des activités, la compacité du cadre bâti et l'animation des espaces publics;
- » Déployer un réseau piétonnier et cyclable facilitant un accès sécuritaire aux réseaux de transport collectif (station REM et arrêts d'autobus);
- » Assurer la sécurité de tous les usagers de la route, en particulier des piétons et cyclistes, en favorisant notamment les corridors de mobilité active aménagés en site propre, la reconfiguration des intersections problématiques et le réaménagement des traverses piétonnes au niveau des pôles d'achalandage (station REM, écoles, parcs, commerces, etc.)
- » Désenclaver les différents quartiers de l'aire TOD par l'aménagement de nouvelles voies, raccordées au réseau viaire existant et au pôle intermodal central, de manière à rendre plus perméable la trame urbaine et améliorer l'accessibilité aux secteurs voisins, aux services, aux commerces et aux transports collectifs;
- » Assurer la continuité des espaces verts, des parcs et des interventions de verdissement par la mise en place d'un réseau écologique, visant notamment à maximiser le potentiel de connectivité entre habitats et à permettre à la biodiversité de se déployer selon son plein potentiel.

OBJECTIFS EN LIEN AVEC LE CADRE BÂTI ET PAYSAGER

- » Réaménager l'emprise des boulevards Marcel-Laurin, Laurentien, Henri-Bourassa et de la rue Lachapelle, ainsi que leurs abords et leurs intersections afin d'en faire des espaces sécuritaires, conviviaux et favorables aux déplacements actifs (processus entamé par les Arrondissements et la Ville-centre);
- » Rétablir le caractère local de la rue Lachapelle (déjà planifié par la Ville-centre et l'Arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville)
- » Réduire la place dédiée à la voiture dans l'espace urbain en misant sur des aménagements à l'échelle humaine et spécifiquement conçus pour les usagers du transport actif et collectif;

- » Optimiser l'utilisation du sol en limitant le stationnement véhiculaire et en l'aménageant en sous-sol ou en structures étagées;
- » Limiter les externalités des stationnements de surface en favorisant leur aménagement en cour arrière et en exigeant la mise en place de mesures visant la diminution des îlots de chaleur et la gestion intégrée des eaux de ruissellement;
- » Intensifier les activités à proximité du pôle de transport et aux abords des grands axes de transit par une optimisation des terrains sous-utilisés ou sous-développés, une mixité verticale et horizontale, ainsi qu'une complémentarité entre les usages;
- » Densifier le tissu urbain à proximité du pôle de transport et aux abords des grands axes de transit afin de soutenir l'intensification des activités;
- » Moduler la densité bâtie pour assurer une intégration harmonieuse avec le tissu urbain existant;
- » Élaborer une signature visuelle pour le secteur qui se traduit par un cadre bâti exemplaire, une intégration architecturale harmonieuse et une signalétique efficace;
- » Contrôler l'intégration architecturale et l'esthétisme des bâtiments et des aménagements visibles du domaine public en considération des spécificités du tissu urbain des différents quartiers;
- » Viser une certification de développement durable pour tous les nouveaux projets de construction, de redéveloppement et d'aménagement de quartiers;
- » Créer des parcours piétons conviviaux et universellement accessibles, où la qualité de l'environnement urbain est mise à contribution par des façades animées, une architecture de qualité, des plantations, du mobilier, etc.;
- » Favoriser le sentiment de sécurité des citoyens, en misant notamment sur un éclairage optimal du domaine public, sur un partage équilibré des voies de circulations entre les différents modes de transport et sur la compacité du cadre bâti;
- » Bonifier l'offre en parcs, espaces verts, places et placettes publics, et les relier au réseau de déplacements actifs en favorisant la marche, l'activité physique, la détente et la socialisation dans un environnement sain, sécuritaire et convivial;

- » Développer une stratégie de verdissement favorisant la biodiversité, adoptant un éventail de formes organiques et propices aux pollinisateurs;
- » Déployer la canopée urbaine en adoptant une diversité de stratégies, visant notamment à créer de l'ombrage au niveau de la rue et des espaces à caractère public;
- » Réaliser des aménagements durables et intégrer des systèmes de biorétention, de gestion et de recyclage des eaux pluviales, réduisant ainsi les coûts de la gestion des eaux usées annuelles à court et long terme;
- » Multiplier les initiatives d'agriculture urbaine sous un éventail de formes (toits verts, serres privées, jardins communautaires, plantations sur rue, partenariats, etc.);

OBJECTIFS EN LIEN AVEC LE TISSU SOCIAL ET L'IDENTITÉ

- » Créer des lieux publics rassembleurs par des aménagements favorisant la rencontre, la socialisation et la tenue d'événements culturels, permettant ainsi de renforcer le sentiment d'appartenance et de célébrer la diversité culturelle et sociale des résidents du secteur;
- » Mettre en place des structures et mesures favorisant l'établissement de petits commerces locaux (plutôt que des grandes bannières) qui répondent aux besoins de la population locale, tout en renforçant le sentiment de communauté et la vie de quartier;
- » Créer des opportunités d'emplois stratégiquement positionnées aux abords des grands axes de transit et de la station du REM, de manière à maximiser leur visibilité;
- » Favoriser l'implantation d'espaces de travail partagé, de *co-working* ou de Fab Labs, dynamiques et attirants pour les petites entreprises et les *start-ups* en collaboration avec le milieu d'entreprise, les organisations communautaires et les acteurs du milieu;
- » Maintenir et affirmer la mixité sociale par l'inclusion de 20% de logement social, abordable et familial dans les nouveaux ensembles résidentiels (en respect du règlement pour une métropole mixte), à travers une mixité de typologies résidentielles et une diversité du mode de tenure;
- » Encourager toutes formes d'initiatives citoyennes et communautaires de développement durable.

CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

COMPOSANTES STRUCTURANTES

Le concept d'organisation spatiale découle de la vision d'aménagement. Il spatialise les grandes orientations d'aménagement et sert de guide à la conception du plan détaillé.

Les centralités existantes et projetées du territoire constituent la toile de fond du plan concept. Elles se composent des nœuds de mobilité que sont la station intermodale Bois-Franc et la potentielle station de métro Poirier, les parcs et les espaces verts, les équipements collectifs existants et en construction ainsi que le pôle mixte de la rue Wilfrid-Reid. Ces derniers agissent comme des points de rayonnement qu'il importe de lier et de consolider.

Les grandes composantes du concept d'organisation spatiale énoncent les champs d'interventions de la planification détaillée.

AXES DE MOBILITÉS STRUCTURANTS

Un nouveau réseau de mobilité active se déploie à travers l'aire TOD, offrant un parcours efficace et alternatif aux grandes artères. Des axes de mobilité active primaires permettent de relier le nord au sud via l'ancienne emprise ferroviaire de la Ville de Montréal ainsi que l'est à l'ouest grâce aux emprises excédentaires du REM et au projet de véloroute. Il s'agit de corridors uniquement dédiés au transport actif. À ces derniers se connectent des axes de mobilité active secondaires, qui prennent la forme d'aménagements cyclables sur rue et de passages actifs sur le domaine privé, et qui relient les espaces verts et les centralités de l'Aire TOD.

De plus, les grands axes de transit véhiculaire sont la cible d'interventions qui visent à favoriser un meilleur partage de la route entre les usagers. Enfin, l'axe institutionnel qu'est la rue Grenet est mis en valeur par des interventions soulignant la présence des grandes institutions et des équipements collectifs qui la ponctuent.

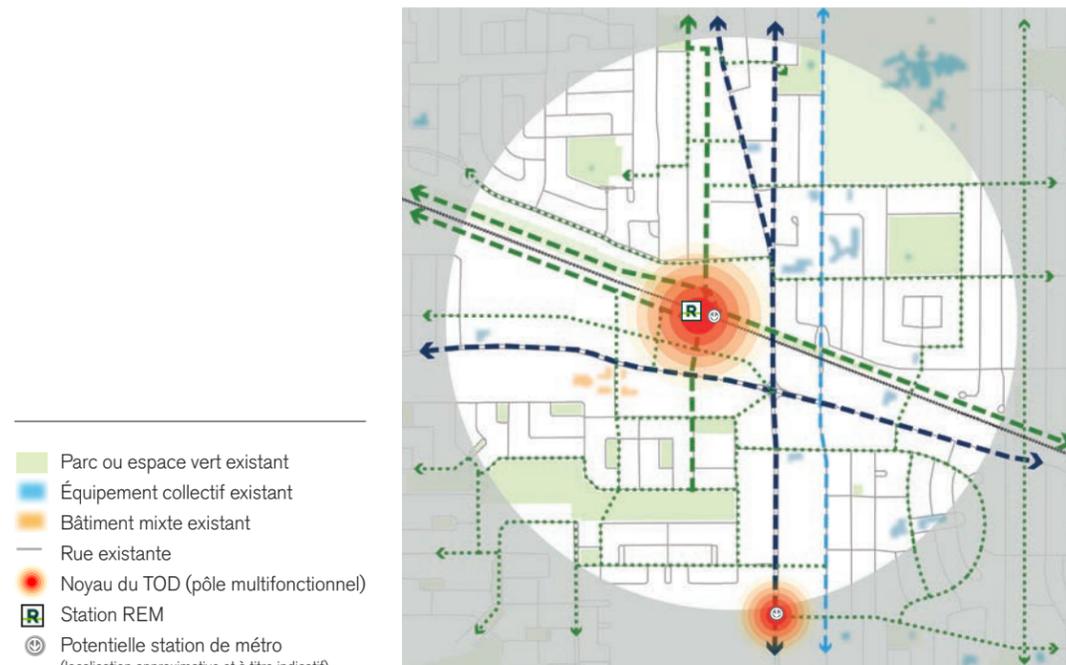


Fig. 36. Réseau des axes de mobilité structurants créés et consolidés

- > Axe de déplacement actif primaire
- > Axe de déplacement actif secondaire
- > Axe de mobilité (Automobile, TC, TA, ...)
- > Axe institutionnel

PARCS, ESPACES VERTS ET CORRIDORS DE BIODIVERSITÉ

La bonification de l'offre en espaces verts est stratégiquement superposée aux axes de mobilité active primaires, permettant d'optimiser l'environnement de déplacement, et aussi de faire émerger des corridors de biodiversité dans l'axe nord-sud et est-ouest. Des interventions de verdissement sont ainsi prévues, notamment dans les emprises ferroviaires et hydro-électriques, afin de maximiser le potentiel de connectivité écologique entre les grands espaces verts du secteur. À ceux-ci s'ajoutent de nouveaux parcs et places publiques aménagés dans le but de créer des espaces de détente et de socialisation dans l'espace urbain. D'autres initiatives visent à mettre en valeur et rendre accessible les espaces verts existants comme les emprises excédentaires du REM et le remarquable terrain des Sœurs de la Providence.

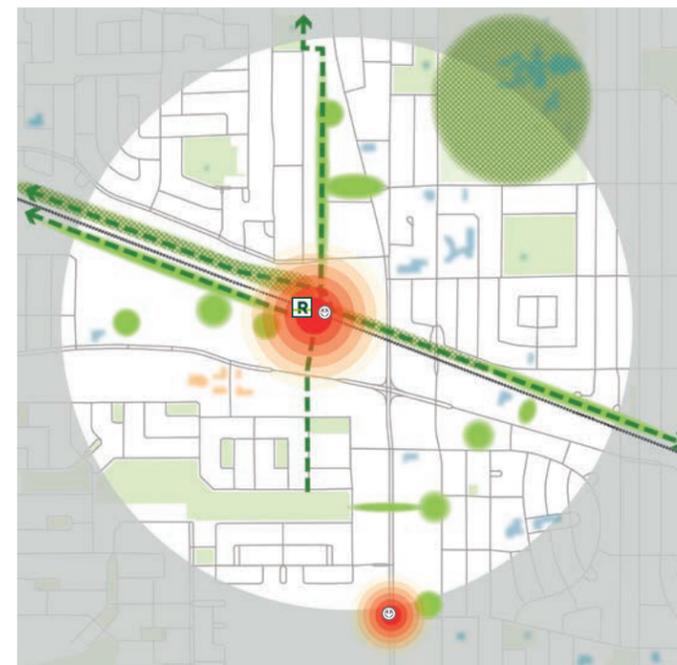


Fig. 37. Réseau de biodiversité, de parcs et d'espaces verts créés et consolidés

- Nouveau parc ou espace vert
- Espace vert à mettre en valeur
- > Corridor de biodiversité

SECTEURS DE REQUALIFICATION

Les principaux secteurs de revitalisation sont concentrés aux abords des grands axes de transit. Ces espaces, actuellement sous-utilisés ou occupés par des fonctions incompatibles avec la vocation de l'aire TOD, font l'objet d'une transformation graduelle laissant place à de nouveaux milieux de vie où la fonction résidentielle est dominante. De plus, le secteur de Revitalisation urbaine intégrée (RUI), localisé dans le quartier Cartierville en bordure de l'emprise ferroviaire, se voit revalorisé par des interventions sur le cadre bâti existant et sur le domaine public.

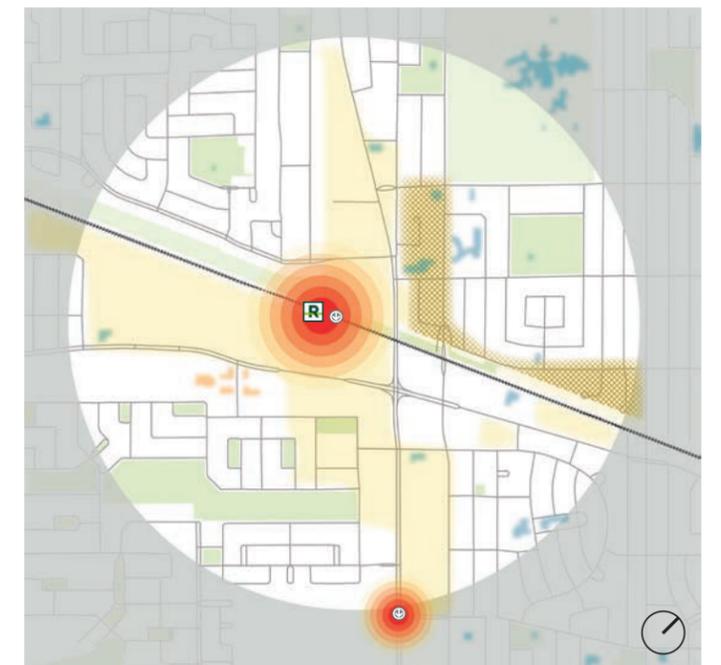


Fig. 38. Secteurs de requalification et de transformation

- Milieu de vie à créer
- Milieu de vie à revaloriser

CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

SYNTHÈSE DES ORIENTATIONS

PÔLES DE SERVICES

De nouveaux pôles de services s'arriment au réseau de mobilité et deviennent des lieux d'ancrage dans les quartiers en transformation et en revitalisation. Parmi ces derniers, les noyaux du TOD que sont la station intermodale Bois-Franc et la potentielle station de métro Poirier deviennent des lieux animés, favorables aux déplacements multimodaux et regroupant une diversité d'usages. De plus, de nouveaux équipements collectifs viennent s'ajouter à l'offre existante et répondre aux besoins actuels et futurs en matière d'établissements scolaires, culturels et communautaires. Enfin, les grands axes de transit voient se renforcer leur vocation rassembleuse par l'ajout d'activités commerciales au rez-de-chaussée des bâtiments. Ces centralités mixtes se concentrent stratégiquement à des points névralgiques, soit au croisement d'axes de mobilité structurants.

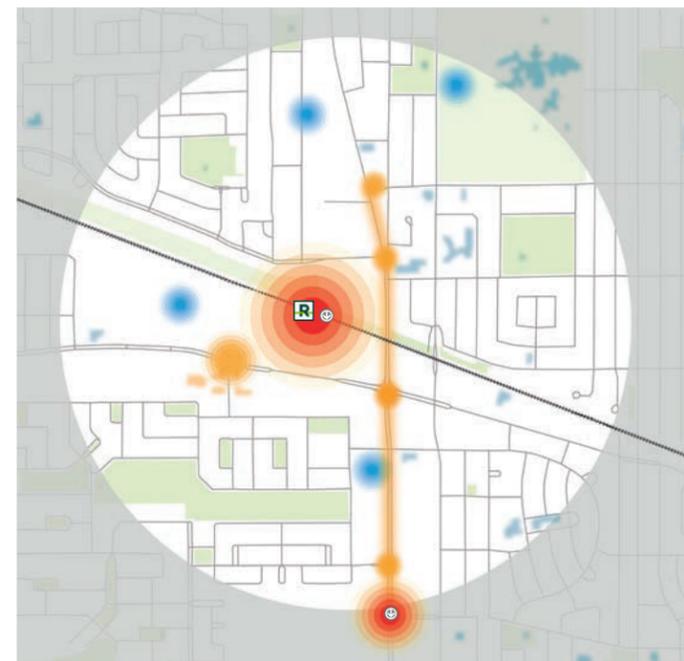


Fig. 39. Pôles mixtes et noyaux civiques à créer et à renforcer

- Équipement collectif à créer
- Pôle mixte à créer / renforcer

GRANDS AXES DE MOBILITÉ

Réaménagement des voies publiques Marcel-Laurin / Laurentien / Lachapelle / Henri-Bourassa, encadrement de la rue, amélioration de la qualité du paysage urbain et sécurisation des parcours actifs

CORRIDORS DE BIODIVERSITÉ

Réseau vert propice au renforcement de la biodiversité à grande échelle, appropriation citoyenne par l'aménagement de liens cyclables et multifonctionnels, reliant la station intermodale Bois-Franc aux grands pôles d'activités montréalais (Véloroute / Réseau vélo métropolitain)

PÔLE MULTIFONCTIONNEL

Milieu de vie complet (habitation, commerce, emploi) gravitant autour de la station intermodale du REM, implantation d'une potentielle station de métro de la ligne orange, intégration optimale des différents réseaux de transport collectif visant à diminuer le transfert modal, création d'une place publique visible, animée et rassembleuse.

NOUVEAUX ÉQUIPEMENTS COLLECTIFS

Services publics répondant aux besoins actuels et futurs des résidents, incluant des écoles primaires, localisation optimale pour faciliter les opérations du dernier kilomètre pour les usagers du transport collectif

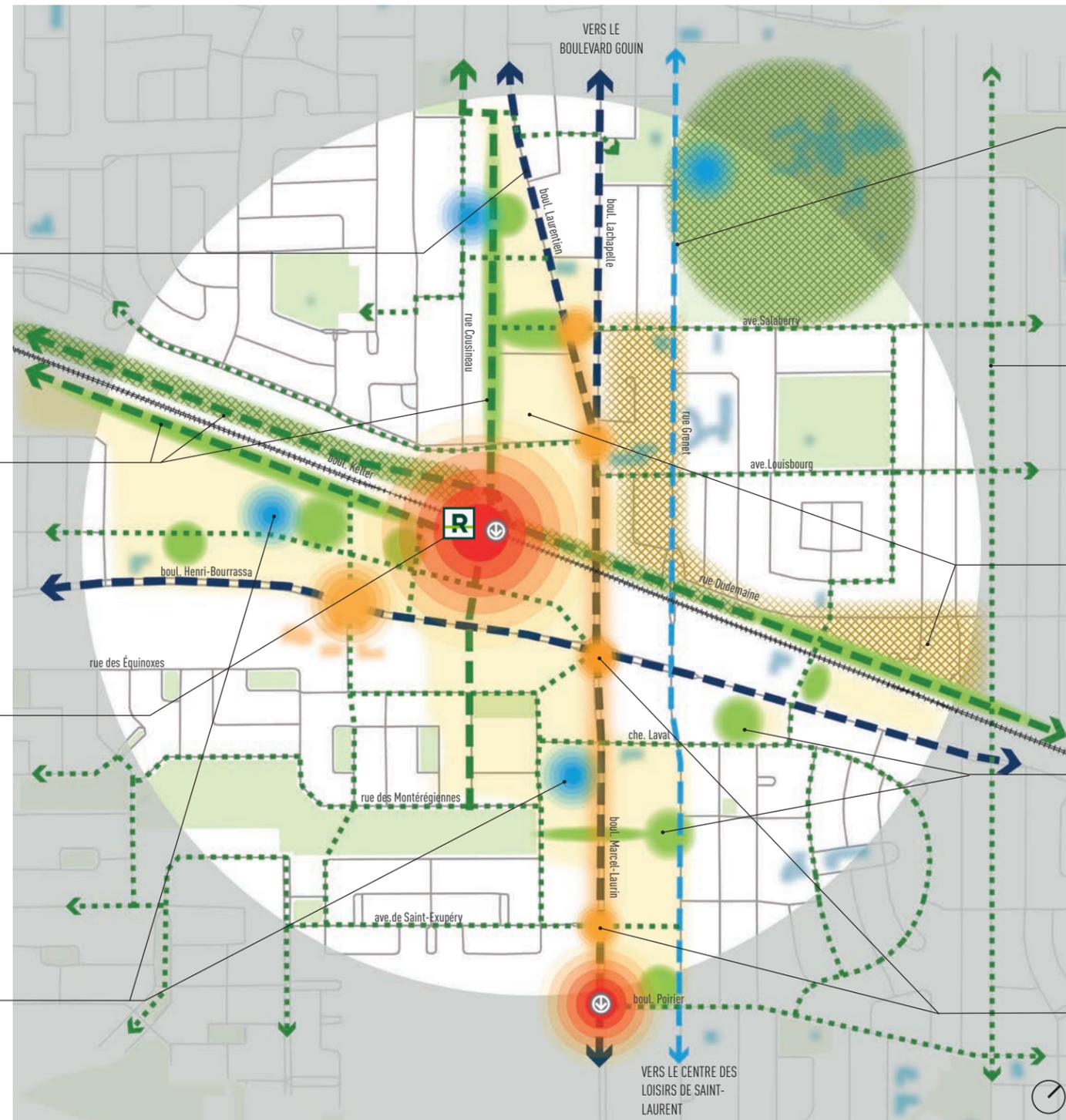


Fig. 40. Schéma d'organisation spatiale de l'aire TOD Bois-Franc

GRAND AXE INSTITUTIONNEL

Ajout d'espaces verts et réaménagement ponctuel de la rue pour souligner la présence d'équipements collectifs, mise en valeur des propriétés institutionnelles, notamment celle des Soeurs de la Providence

RÉSEAU DE DÉPLACEMENTS ACTIFS

Raccordement à la station intermodale du REM, aux espaces verts existants et projetés, et au réseau de transport actif des deux arrondissements

MILIEUX DE VIE

Secteurs propices au redéveloppement ou à une revitalisation du cadre de vie, suivant des principes de compacité de la trame urbaine et d'intégration harmonieuse aux quartiers existants

PARCS ET PLACES PUBLIQUES

Parcs de voisinage et de quartier, espaces récréatifs et places publiques répondant aux besoins actuels et futurs de la collectivité, îlots de fraîcheur, aménagements reflétant la diversité culturelle du milieu et propices à la biodiversité

SECTEURS MIXTES

Requalification et intensification des activités, rez-de-chaussée commerciaux animant l'espace public, commerces de proximité distinctifs, services à la population

05

PLAN D'AMÉNAGEMENT

Le plan d'aménagement exprime avec réalisme la vision et les grandes orientations présentées précédemment. À cet égard, le remaillage de la trame verte à large échelle, réseau de biodiversité et de déplacement actif, s'avère une importante ligne de force de la proposition. Le plan se décline à travers les différentes unités de paysage de l'aire TOD, principaux secteurs visés par la transformation du tissu urbain.

PLAN D'AMÉNAGEMENT

SIGNATURE VERTE

DES CORRIDORS DE BIODIVERSITÉ ARRIMÉS AU RÉSEAU DE DÉPLACEMENT ACTIF

La proposition d'aménagement vise à créer de nouveaux espaces verts, à mettre en valeur ceux existants et à favoriser la connectivité écologique entre des milieux naturels qui se trouvent au-delà de l'échelle d'intervention de l'aire TOD Bois-Franc. Le corridor de biodiversité se voit renforcé par les efforts de verdissement en général, mais de façon plus significative, par la valorisation des friches bordant l'emprise ferroviaire du REM et par la création d'une coulée verte dans l'axe nord-sud. Ces nouveaux corridors de biodiversité s'arriment au réseau de déplacement actif de l'aire TOD, assumant ainsi une double fonction.

Le projet de corridor de biodiversité de Saint-Laurent s'étend actuellement de l'autoroute transcanadienne (A-40) au sud, jusqu'aux parcs-nature du Bois-de-Saraguay et du Bois-de-Liesse au nord. Les interventions prévues sont principalement concentrées à l'ouest du boulevard Cavendish. Le corridor est conçu selon le principe de «propagation horizontale», à l'image de la dispersion des semences (Table Architecture | LAND Italia | civiliti | Biodiversité Conseil, 2019). À partir d'interventions paysagères structurantes sur les vastes terre-pleins supportant les lignes de transmission hydro-électriques, un corridor vert relie l'ensemble des noyaux de biodiversité existants (parcs-nature, boisé Marcel-Laurin, etc.). Ce fil conducteur agit comme catalyseur et rayonne dans l'environnement immédiat, multipliant les bénéfices écosystémiques de façon exponentielle.

C'est dans cet esprit que se conçoit la trame verte au sein de l'aire TOD Bois-Franc. Elle s'articule d'abord par un geste fort dans l'axe nord-sud et est-ouest, augmentant ainsi la résilience du réseau écologique entre des espaces verts d'envergure comme le parc Bois-Franc et le parc-nature du Bois-de-Saraguay. Cette trame verte se ramifie à travers tout le tissu urbain de l'aire TOD, magnifiée par la création de nouveaux parcs et d'initiatives de verdissement du domaine privé et public dont l'objectif est de favoriser la biodiversité. Elle supporte de surcroît un réseau de déplacements actifs convergeant vers un pôle multifonctionnel central, la station intermodale du REM.

Valorisation et retissage des espaces en friche existants comme fil conducteur d'un corridor de biodiversité à grand déploiement



Fig. 41. Espace en friche propice à la biodiversité en bordure de la véloroute (Réseau express vélo), en marge de la voie ferrée du REM (emprise Hydro-Québec)



Fig. 42. Espace en friche propice à la biodiversité dans l'axe nord-sud (emprise Ville de Montréal)

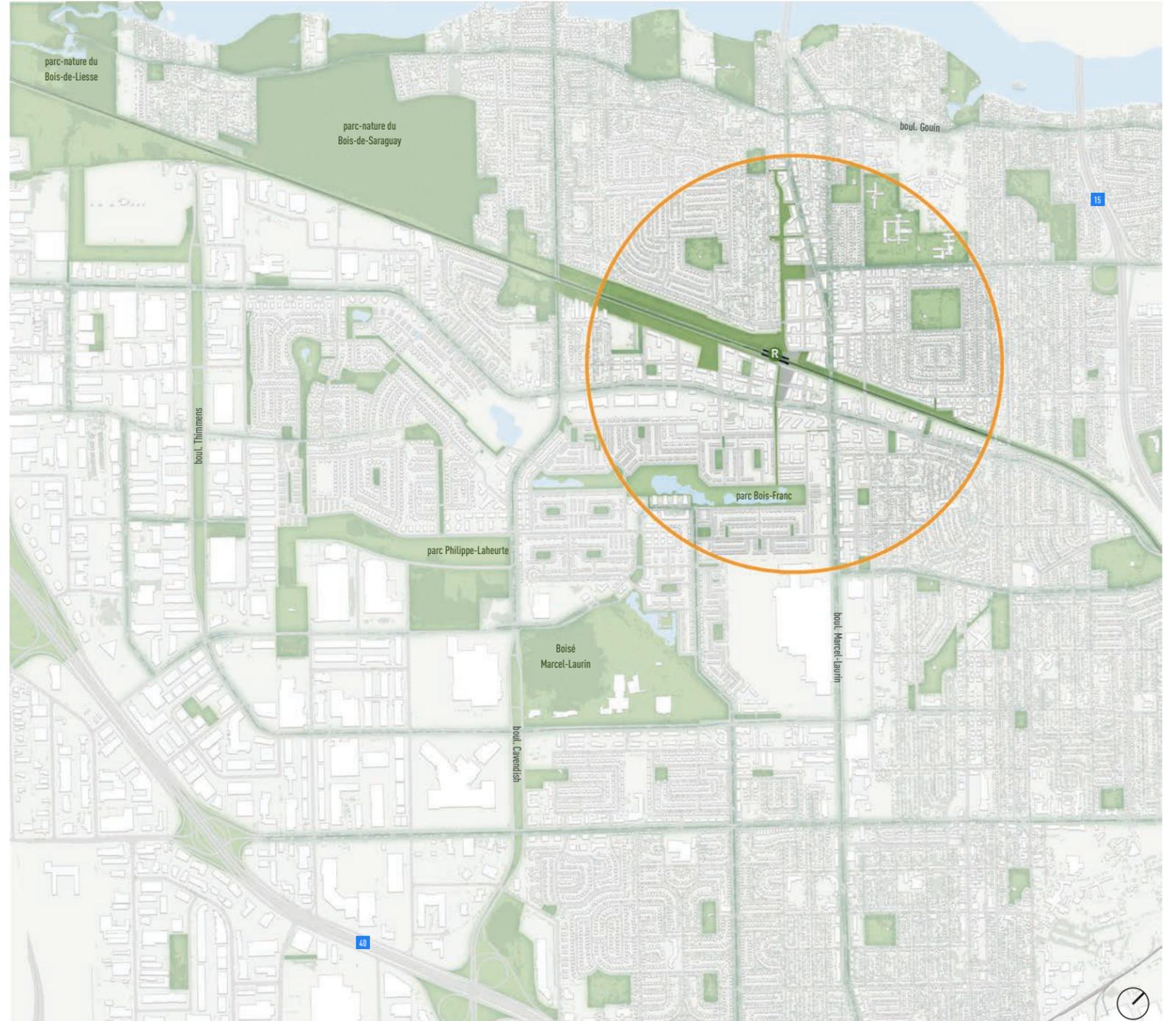


Fig. 43. Potentiels de réseau écologique entre l'aire TOD Bois-Franc et les grands espaces verts environnants

PLAN D'AMÉNAGEMENT

SIGNATURE VERTE

Les efforts de verdissement et d'aménagement à travers les projets de redéveloppement et de mise en valeur de l'aire TOD Bois-Franc, et tout particulièrement dans l'axe des corridors verts, sont conçus pour favoriser la biodiversité urbaine. L'éventail d'espèces végétales indigènes plantées au long de ces corridors forme de nouveaux habitats fauniques notamment pour les insectes pollinisateurs, les oiseaux, les chiroptères et les petits mammifères terrestres. Des aménagements favorisant spécifiquement la présence de certains groupes fauniques (hôtel à insectes, mangeoires, perchoirs, arbres morts, nichoir à chauve-souris) sont aussi privilégiés le long de ces axes.

POLLINISATEURS



Monarque Bourdon fébrile Amiral

OISEAUX



Hirondelle bicolor Hirondelle noire Mésange à tête noire Martinet ramoneur Bécasseau cocorli

et autres ...

CHIROPTÈRES



Petite chauve-souris brune Serotine brune Chauve-souris cendrée

MAMMIFÈRES TERRESTRES



Campagnol des champs Renard roux

Tiré du Plan directeur d'aménagement du Corridor de biodiversité de Saint-Laurent, Arrondissement Saint-Laurent



Fig. 44. Hôtel à insectes, Montréal
(Source: Nathalie St-Pierre)



Fig. 45. Halte-vélo en bois recyclé conçu pour fournir un refuge aux champignons et aux insectes
(Source: Pinterest)



Fig. 46. Nichoir à chauve-souris, Urbana, Illinois, États-Unis
(Source: Let's Remake)



Fig. 47. Nichoirs à oiseaux, Japon
(Source: Masaya Yoshimura et Daici Ano)



Fig. 48. Nichoir pour martinets ramoneurs, Pologne
(Source: Menthol Architects)



Fig. 49. Asclépiade, verge d'or, agastache et rudbeckie, exemples de fleurs propices aux pollinisateurs indigènes
(Source: Jardin Ooreka)

PLAN D'AMÉNAGEMENT

PLAN D'ENSEMBLE

Exprimant avec réalisme la vision et les grandes orientations présentées précédemment, le plan d'aménagement suivant dévoile le potentiel de revitalisation de l'aire TOD Bois-Franc dans un horizon de planification de 20 ans et plus. Cette proposition d'aménagement sera étudiée en plus amples détails dans les sections subséquentes de la planification détaillée.

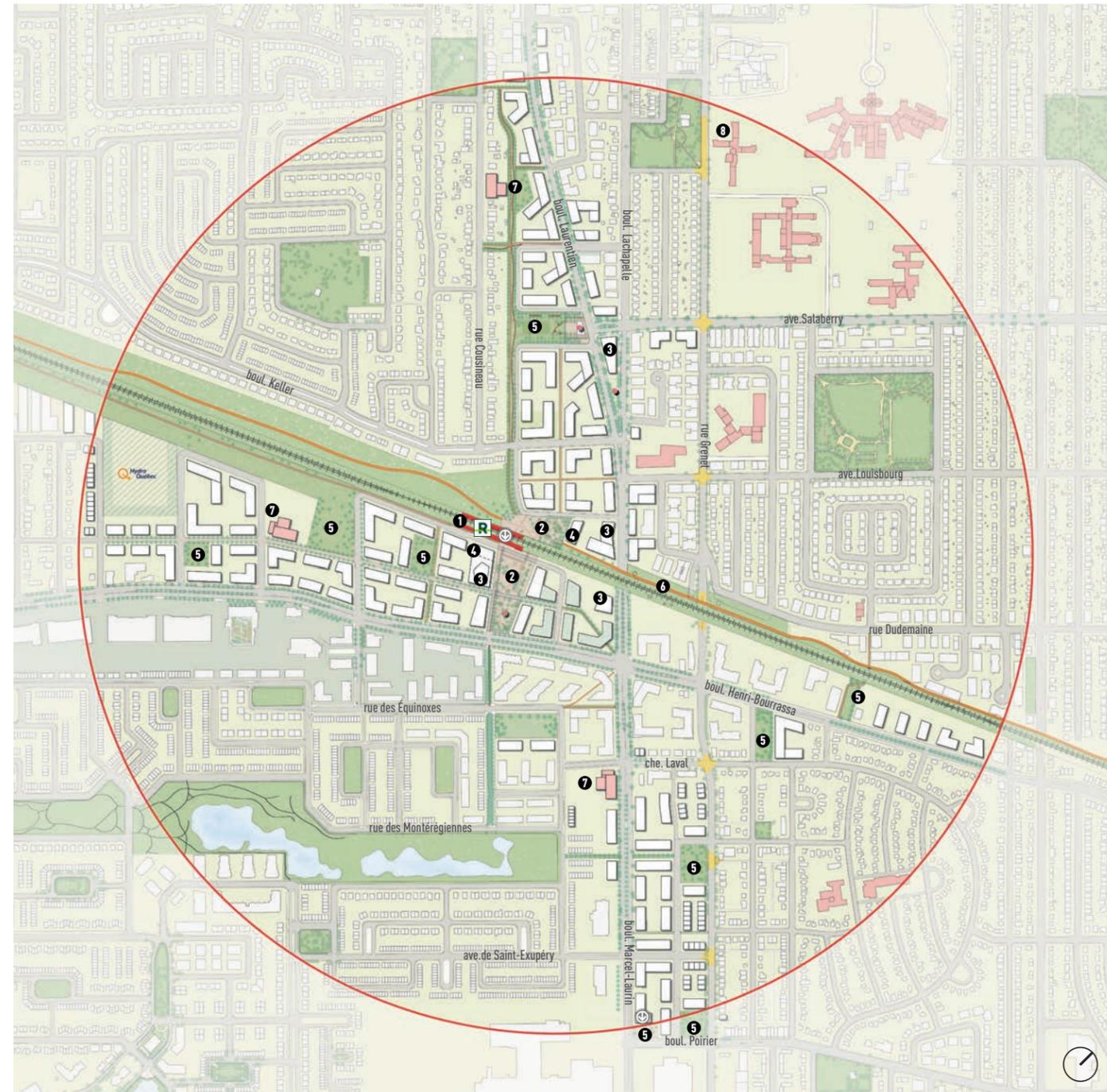
GRANDES INTENTIONS D'AMÉNAGEMENT

Plusieurs grands principes ont guidé la conception du plan d'aménagement :

- » mise en réseau des parcs et espaces verts existants à travers la création de liens actifs, de nouveaux espaces de rassemblement et la bonification des aménagements, le tout dans le but de favoriser la biodiversité urbaine;
- » arrimage du réseau viaire à l'existant de manière à créer des liens interquartiers intuitifs et directs;
- » subdivision des lots de grande taille afin de favoriser une trame urbaine plus compacte et perméable;
- » réduction des espaces à caractère véhiculaire;
- » encadrement des espaces publics;
- » densification à proximité de la station intermodale du REM, de la potentielle station de métro Poirier et en marge des grands axes de mobilité;
- » gradation des hauteurs de manière à favoriser une intégration harmonieuse au cadre bâti des quartiers résidentiels existants;
- » implantations modulées aux zones de contraintes.

NOTE AU LECTEUR

Le plan d'aménagement représente une vision et est présenté à titre indicatif seulement. La localisation des bâtiments et des espaces publics, leur implantation, ainsi que leur superficie ne sont pas définitives et évolueront au fil des projets immobiliers. Ceux-ci seront évalués au cas par cas, dans une perspective de création de milieux de vie dynamiques et à l'échelle humaine.



- | | |
|--|---|
| | Limite TOD |
| | Station REM |
| | Potentielle station de métro
(localisation approximative et à titre indicatif) |
| | Bâtiment existant |
| | Équipement collectif |
| | Bâtiment projeté |
| | Toit vert proposé |
| | Parc ou espace vert |
| | Place publique |
| | Rue |
| | Rue partagée |
| | Revêtement qualitatif ponctuel sur la rue Grenet |
| | Véloroute |
| | Lien actif |
| | Oeuvre d'art publique / repère urbain |
| | Arbre existant |
| | Arbre projeté |
-
- | | |
|----------|---|
| 1 | Station intermodale (REM, métro, autobus, etc.) |
| 2 | Place de la station intermodale |
| 3 | Bâtiment phare |
| 4 | Terminus d'autobus |
| 5 | Parcs / places proposés |
| 6 | Prolongement de la Véloroute sur l'emprise du REM |
| 7 | École primaire proposée |
| 8 | Équipement communautaire et culturel projeté |

Fig. 50. Plan d'ensemble de l'aire TOD Bois-Franc

PLAN D'AMÉNAGEMENT

UNITÉS DE PAYSAGE

La proposition d'aménagement se distingue en cinq grandes unités de paysage. La section suivante présente les intentions qui guident l'aménagement de ces sous-secteurs de l'aire TOD Bois-Franc.



Fig. 51. Unités de paysage de l'aire TOD

- ❶ Pôle multimodal
- ❷ Secteur nord
- ❸ Secteur sud
- ❹ Secteur ouest
- ❺ Secteur est

PÔLE MULTIFONCTIONNEL

La station intermodale du REM et ses abords constitueront le cœur de l'aire TOD Bois-Franc et un important vecteur de la transformation urbaine du secteur. Dans un horizon moyen terme (10 à 20 ans), ce secteur sera articulé autour d'une place publique rassembleuse et animée à toute heure de la journée. Le pôle attirera une grande affluence par l'achalandage que génèrera ce nœud de mobilité. Le secteur sera conçu de manière à favoriser et à faciliter les transferts entre les différents modes de déplacement. À cet égard, dès la mise en fonction du REM, la station comportera potentiellement un passage non tarifé permettant de raccorder le nord et le sud du pôle multifonctionnel. Ce passage créera une continuité dans la configuration de la place publique qui se déploiera de part et d'autre de l'emprise ferroviaire. À terme, le pôle se démarquera par la qualité des aménagements et la présence de bâtiments phares qui agissent comme repères urbains à l'échelle de l'aire TOD. De plus, le dynamisme de ce secteur émanera de la diversité des usages. On y retrouvera ainsi en plus des habitations, des espaces à bureaux, de travail partagé et différents services à la population (commerces de proximité, cliniques, espaces de diffusion culturelle, etc.)



Fig. 52. Plan détaillé des abords de la station du REM
(localisation de la potentielle station de métro est approximative et à titre indicatif seulement)



Fig. 53. Place publique animée, Bailey Plaza, Ithaca, États-Unis
(Source: Slow Ottawa)



Fig. 54. Mixité d'usages et place publique animée, MacArthur Commons, Oakland, États-Unis
(Source: Hines)



Fig. 55. Pôle d'emploi, Baltimore, États-Unis
(Source: Slow Ottawa)



Fig. 56. Configuration similaire à la future station Bois-Franc, future station Pointe-Claire du REM
(Source: CPOQ Infra)



Fig. 57. Espace de coworking, New York, États-Unis
(Source: WeWork)



Fig. 58. Terminus d'autobus intégré à l'édicule de métro de la station Rosemont, Montréal
(Source: Office municipal d'habitation de Montréal)

PLAN D'AMÉNAGEMENT

UNITÉS DE PAYSAGE

SECTEUR NORD

Dans une perspective courte à moyen terme, soit d'ici une vingtaine d'années, le secteur nord fera l'objet d'un redéveloppement à dominance résidentielle organisé à l'est de l'ancienne emprise ferroviaire de la Ville de Montréal, qui constituera un carrefour de mobilité durable et un corridor de biodiversité. Ce lien actif s'amorcera à la station du REM et se poursuivra au nord jusqu'à la rue Émile-Nelligan. Il aura comme point focal l'intersection avec la rue de Salaberry où s'implantera une vaste place publique soulignant la proximité de la propriété des Soeurs de la Providence, localisée sur le même axe. Cette centralité se trouvera renforcée par la mise en valeur de l'îlot en forme de pointe au croisement des boulevards Laurentien, Keller et de la rue Lachapelle. Celui-ci sera désormais occupé par un bâtiment signature de forme angulaire jouté d'une œuvre d'art public marquant l'entrée sud de l'arrondissement Ahuntsic-Cartierville. Enfin, le redéveloppement du secteur nord vise à créer un front bâti continu et dense en bordure du boulevard Laurentien, qui serait modulé à la baisse vers l'ouest de manière à s'harmoniser avec le cadre bâti du quartier Toupin-Keller. L'ajout d'une école primaire et d'un parc-école au nord devrait répondre aux besoins des futurs résidents, jouissant d'un accès privilégié et sécuritaire via la piste multifonctionnelle.



Fig. 60. Plan détaillé du secteur nord



Fig. 59. Parc-école de l'école primaire Nouvelle-Querbes, Montréal (Source: AAPC-CSLA)



Fig. 61. Immeuble multifonctionnel Le Rodier, Montréal (Source: Provencher_Roy)

SECTEUR SUD

Le secteur sud se déploie aux abords du boulevard Marcel-Laurin et vise le redéveloppement de la propriété des Galeries Saint-Laurent. Celle-ci fera l'objet d'un découpage cadastral afin de laisser place à des îlots plus perméables et urbains dans un horizon moyen terme (10 à 20 ans). Ce redéveloppement à dominance résidentielle encadrera le boulevard Marcel-Laurin avec un cadre bâti compact et continu. Le cadre bâti se modulera à la baisse vers la rue Grenet afin d'assurer une intégration harmonieuse au quartier Norvick à l'est. Cette densité et compacité de la forme urbaine sera compensée par des espaces de dilatation, soit l'ajout d'espaces publics. Deux nouveaux parcs de voisinage seront stratégiquement aménagés dans l'axe de la rue Grenet, renforçant le caractère institutionnel de cet axe et comblant les carences en espaces publics dans le quartier Norvick. Le premier participera à l'animation de la potentielle station de métro Poirier. Le second s'inscrira en continuité du parc Bois-Franc, relié par un corridor écologique et un passage actif. À terme, la vie de quartier se verra améliorée par l'ajout d'un équipement collectif qui répondra aux besoins exprimés par la communauté et par la concentration de l'offre commerciale aux intersections clés.

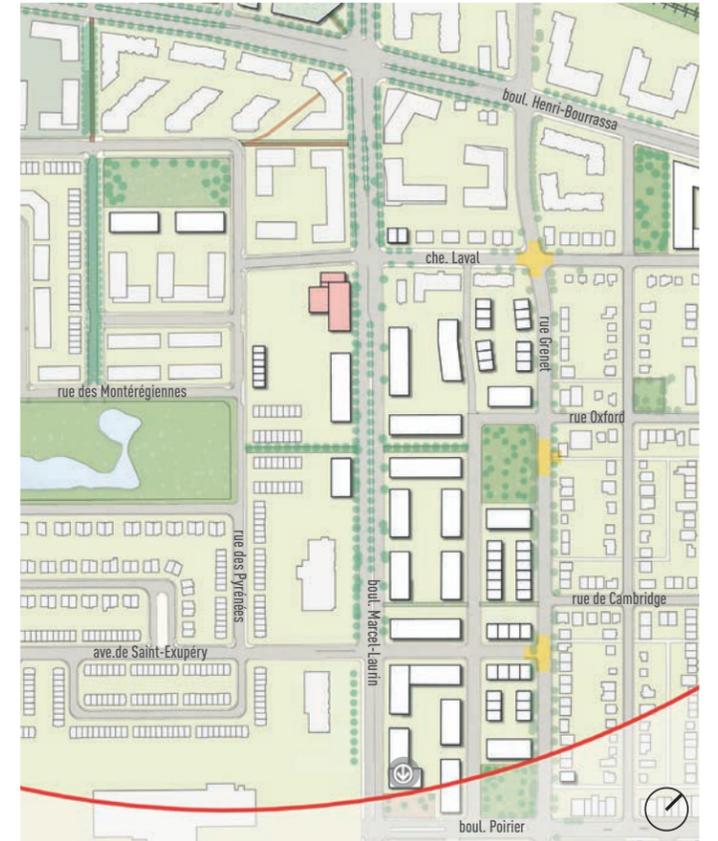


Fig. 63. Plan détaillé du secteur sud (localisation de la potentielle station de métro Poirier est approximative et à titre indicatif seulement)



Fig. 62. Passage résidentiel et corridor écologique, Société de développement Angus, Montréal (Source: Provencher_Roy)



Fig. 64. Place publique mixte et animée, Uptown Normal, États-Unis (Source: Hoerr Schaudt Landscape Architects)

PLAN D'AMÉNAGEMENT

UNITÉS DE PAYSAGE

SECTEUR OUEST

Le redéveloppement du secteur ouest sera possible grâce au fort potentiel dégagé par le départ éventuel de l'entreprise Reitmans, qui est envisageable à plus long terme (20 ans et plus). Ce secteur situé entre le boulevard Henri-Bourassa et l'emprise ferroviaire laissera place à un nouveau quartier résidentiel, structuré de part et d'autre d'une rue partagée qui permettra d'accéder aisément et de façon conviviale au pôle multifonctionnel du REM. La rue sera ponctuée de parcs de voisinages et bordée d'un cadre bâti harmonieux et à l'échelle humaine. Au cœur du nouveau quartier, une propriété institutionnelle pouvant notamment accueillir une école de quartier située stratégiquement à proximité de la station intermodale. L'école jouxtera un parc de quartier se rattachant à un parc linéaire bordant la voie ferrée. Le quartier serait également désigné pour potentiellement accueillir le poste de transformation d'Hydro-Québec, advenant sa relocalisation qui est aussi envisagée dans une perspective long terme (d'ici 20 ans et plus). L'implantation des bâtiments sera par ailleurs modulée pour minimiser l'impact sonore et visuel des zones de contraintes, et mieux encadrer les rues et équipements collectifs.

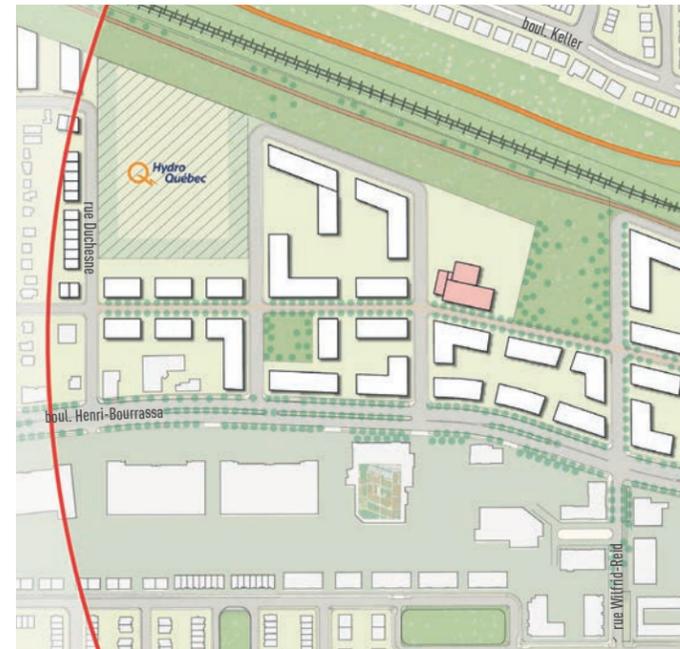


Fig. 66. Plan détaillé du secteur ouest



Fig. 65. Parc de quartier, Grevenlingenveld, La Hague, Pays-Bas
(Source: ArchDaily)



Fig. 67. Immeuble à logements multiples, Ateliers Castelnau, Montréal
(Source: Guide habitation)

SECTEUR EST

Le secteur est se partage de part et d'autre de l'emprise ferroviaire, comprenant au sud, les terrains bordant le boulevard Henri-Bourassa et au nord, le secteur de RUI. Il se distingue des autres unités de paysage puisqu'il ne forme pas un nouvel ensemble urbain, mais cherche plutôt à améliorer les milieux de vie actuels par quelques interventions ciblées qui pourront être mises en oeuvre à court terme (d'ici 10 ans). Ainsi, au sud, quelques terrains seront ponctuellement redéveloppés avec l'insertion d'habitations de moyenne à haute densité. De nouveaux espaces publics feront également leur apparition dans cette zone, accueillant diverses installations en réponse aux besoins exprimés par la communauté, notamment dans le quartier Norvick. Ces espaces seront accessibles depuis le nord de l'aire TOD par la potentielle création d'un second lien traversant l'emprise ferroviaire dans l'axe de l'avenue Robert-Giffard et de la rue de Londres. Au nord, le secteur de la RUI fera l'objet d'interventions visant à retenir la population locale et à améliorer sa qualité de vie. Ainsi, le cadre de vie se verra revitalisé grâce à la réhabilitation des bâtiments jugés vétustes ou insalubres, ainsi que des projets de verdissement à caractère communautaire et l'ajout d'éclairage urbain pour renforcer la sécurité perçue et réelle.



Fig. 69. Plan détaillé du secteur est



Fig. 68. Parc de voisinage, Drapper Fields, Londres, Royaume-Uni
(Source: ArchDaily)



Fig. 70. Projet de verdissement La Voisinerie, Montréal
(Source: Usbek et Rica)

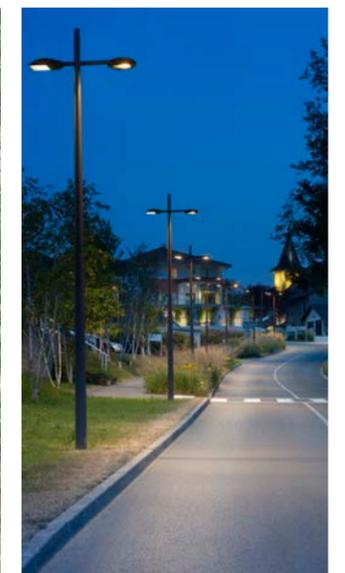


Fig. 71. Éclairage public
(Source: SDEM50)

06

AMÉNAGEMENTS DÉTAILLÉS

Cette section présente de manière détaillée les gestes structurants du redéveloppement de l'aire TOD Bois-Franc afin de saisir leur interrelation et leur vocation dans l'espace urbain. Ainsi sont illustrées les initiatives visant à créer une signature identitaire forte à l'échelle du territoire, notamment en ce qui a trait au verdissement, au mobilier, aux réseaux de mobilité et aux espaces publics. Les aménagements détaillés s'appuient sur une vision d'aménagement qui prendra place sur une période de 20 ans et plus.

AMÉNAGEMENTS DÉTAILLÉS

MOBILIER ET IDENTITÉ VISUELLE

Le mobilier urbain participe au rayonnement de l'aire TOD Bois-Franc ainsi qu'au caractère animé et convivial des espaces publics qu'on y retrouve. Une variété de mobilier urbain ponctue l'espace et remplit une gamme de fonctions : signalétique, décoratif, détente, rassemblement, récréation, etc.

MOBILIER SIGNATURE POUR DES ESPACES CIBLÉS

Un mobilier urbain signature reflète l'unicité de l'aire TOD en affirmant la vocation rassembleuse des nouveaux points d'ancrage que sont l'axe institutionnel Grenet et les places publiques. On imagine un mobilier urbain sobre qui adopte des matériaux et des formes qui s'agencent harmonieusement avec le mobilier du REM et de la Ville de Montréal.

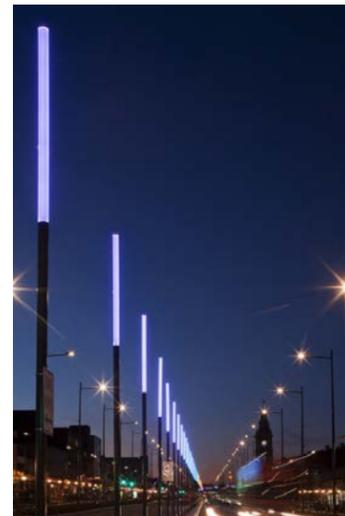


Fig. 72. Colonnes lumineuses, Melbourne, Australie
(Source: Electrolight)



Fig. 73. Mobilier amovible, Bryant Park, New York, États-Unis
(Source: Lauri Novak)



Fig. 74. Installation ludique de table à ping-pong, New York, États-Unis
(Source: Evgriev)



Fig. 75. Bancs circulaires
(Source: Archiexpo)



Fig. 76. Bancs linéaires, CHUM, Montréal
(Source: NIPPaysage)

MOBILIER REFLÉTANT LA DIVERSITÉ CULTURELLE DU MILIEU ET S'INSÉRANT À UN PARCOURS D'ART PUBLIC

La singularité du milieu est aussi célébrée par l'ajout de mobilier qui évoque la diversité culturelle qu'on retrouve dans la communauté. Le multiculturalisme tant présent dans les arrondissements Saint-Laurent et Ahuntsic-Cartierville, recèle un immense potentiel créatif pouvant être exploité par le biais d'un concours de design. Ces nouveaux éléments de mobilier rythment les corridors verts de mobilité active que sont la véloroute et les pistes multifonctionnelles ainsi que les nouvelles places publiques. Ce mobilier s'amalgame à un parcours d'art public visant à faire de ces espaces des points de repères identitaires.



Fig. 77. Installations reflétant la diversité culturelle, Place Superkilen, Copenhague, Danemark
(Source: BIG Architects)



Fig. 78. Oeuvre inspirée du multiculturalisme de Montréal
(Source: Jaume Plensa)



Fig. 79. Bancs portant les citations d'auteurs portugais, boulevard Saint-Laurent, Montréal
(Source: Ville de Montréal)



Fig. 80. Aménagements évoquant la présence de la communauté locale afghane, Dand-nong Afghan Bazaar, Sydney, Australie
(Source: Hassel Studio)

AMÉNAGEMENTS DÉTAILLÉS

MOBILIER ET IDENTITÉ VISUELLE

UN ARRIMAGE AVEC LES AMÉNAGEMENTS DU REM

Lieu de convergence pour les usagers du REM, du métro, et des autres réseaux de mobilité durable, la place publique du pôle multifonctionnel adopte des aménagements s'arrimant à la signature architecturale et paysagère qui caractérisent l'ensemble des stations du réseau. Le mobilier imaginé par le réseau du REM reprend des matériaux et des formes qui rappellent l'architecture des stations. De plus, les aménagements proposés tiennent compte de la stratégie de coloration du REM qui octroie aux différentes branches du réseau une couleur dominante. Celle-ci se traduit dans les aménagements au sein de l'édicule de la station, dans le mobilier ainsi que dans la palette végétale.



Fig. 81. Aménagement type du REM
(Source: rem.info)



Fig. 83. Mobilier type du REM
(Source: rem.info)

MOBILIER STANDARD DE LA VILLE DE MONTRÉAL

Des éléments de mobiliers types de la Ville de Montréal s'insèrent à travers l'aire TOD, notamment au sein des nouveaux parcs de quartier et de voisinage ainsi que le long des axes de transit réaménagés.



Fig. 82. Mobilier type de la Ville de Montréal
(Sources: Tripadvisor, Faire Montréal, Ville de Montréal, Provencher_Roy et Actumédias, Lali)

AMÉNAGEMENTS DÉTAILLÉS

VERDISSEMENT

Les principes de verdissement reposent sur la transformation du paysage actuel, qui s'avère fortement minéralisé, vers un environnement urbain vivant et verdoyant. Le verdissement vise prioritairement à bonifier le couvert végétal sur le territoire, ce qui contribue également à lutter contre les îlots de chaleur urbains, à la gestion des eaux pluviales, la qualité de l'air ainsi qu'à améliorer la convivialité de l'environnement urbain. Les principes qui guident les mesures de verdissement sur le domaine public ainsi que sur le domaine privé.

PRINCIPES DE VERDISSEMENT

DOMAINE PUBLIC

- » Plantation d'arbres à grand déploiement le long des axes de transit de manière à apporter de l'ombrage au piéton, créer un écran visuel et physique avec les voies de circulation et agrémenter le parcours par une ambiance invitante;
- » aménagements végétaux ornementaux ou comestibles dans les fosses de plantations le long des trottoirs;
- » valorisation écologique des terrains publics, tels que les écoles ou le centre communautaire et culturel de Cartierville, par des aménagements paysagers favorables à la biodiversité et à la sécurité alimentaire.

DOMAINE PRIVÉ

- » conversion des aires gazonnées en pré fleuri (strate herbacée de 5 à 80 cm) ou en jardin comestible;
- » mise à contribution des bâtiments par les toitures vertes (intensives ou extensives) dont le choix des végétaux contribue à la variété floristique et soutient les espèces fauniques;
- » verdissement des aires de stationnement par l'introduction de surfaces végétales, de revêtements perméables (surfaces drainantes, noues, jardins de pluie, etc.) et de plantation d'arbres de sorte que la canopée couvre minimalement 40% de la surface de l'aire de stationnement une fois les arbres arrivés à maturité;
- » autorisation de l'agriculture urbaine et le verdissement comme usage transitoire sur les terrains vacants.



Fig. 84. Plantations sur le domaine public, Seattle, États-Unis
(Source: Berger Partnership)



Fig. 85. Stationnement plantés d'arbres à grand déploiement, Massachusetts, États-Unis
(Source: Gettysburgdaily)



Fig. 86. Fossés de plantation comestible, Mange-trottoirs, Montréal
(Source: Journal Métro)



Fig. 87. Plantations sur le domaine privé, Seattle, États-Unis
(Source: Berger Partnership)



Fig. 88. Toiture commerciale où l'on pratique l'agriculture urbaine, Arrondissement Saint-Laurent, Montréal
(Source: Centdegrés)

CRITÈRES DE PLANTATION

De manière plus précise, voici les critères à respecter pour la plantation de végétaux au sein de l'aire TOD:

- » opter pour les espèces adaptées à la zone de rusticité 5b qui correspond à la région de Montréal selon Ressources Naturelles Canada;
- » privilégier les espèces résistantes au stress urbain (pollution et sel de déglacage), aux maladies et aux ravageurs le long des axes de transit et au sein des aires de stationnement;
- » favoriser les espèces indigènes du Québec, comestibles et propices à la création de nouveaux habitats fauniques dans les aires les moins exposées aux facteurs de stress urbain;
- » diversifier les essences floristiques plantées selon les trois strates: la strate herbacée de 0 à 80 cm, la strate arbustive jusqu'à 5 m et la strate arborescente au-delà de 5 m de hauteur.
- » appuyer la diversification des essences plantées afin de varier les dimensions des plantations, leur feuillage, leur période de floraison, etc.
- » privilégier la plantation de conifères dans l'axe des corridors de vent, en conservant une distance appropriée des façades vitrées pour éviter de nuire à la luminosité des espaces de vie;
- » prohiber les espèces exotiques envahissantes;
- » privilégier les espèces qui requièrent une irrigation naturelle et qui favorisent la biorétention des eaux pluviales;
- » prévoir des fosses de plantation d'une profondeur minimale de 0,9 m et un volume de terre de 10,5 m³ minimum pour un arbre à moyen et à grand développement pour favoriser la survie et la croissance des arbres.

AMÉNAGEMENTS DÉTAILLÉS

VERDISSEMENT

ARBRES CONIFÈRES



Juniperus virginiana



Larix laricina



ARBRES FEUILLUS



Acer rubrum



Populus tremuloides



ARBUSTES



Amelanchier canadensis



Aronia melanocarpa



VIVACES



Achillea millefolium



Solidago gigantea



Picea glauca



Tsuga canadensis



Gleditsia triacanthos



Gymnocladus Dioicus



Cornus stolonifera



Euonymus atropurpureus



Rudbeckia hirta



Allium schoenoprasum



PALETTE VÉGÉTALE // EXEMPLES

- Espèce indigène
- Espèce tolérante au stress urbain (sel de déglacage, maladies et ravageurs, conditions climatiques arides, pollution, etc.)
- Espèce propice à la biodiversité
- Espèce comestible



Quercus palustris



Quercus rubra



Physocarpus opulifolius



Rubus idaeus



Deschampsia flexuosa



Asclepias syriaca



AMÉNAGEMENTS DÉTAILLÉS

CORRIDORS VERTS

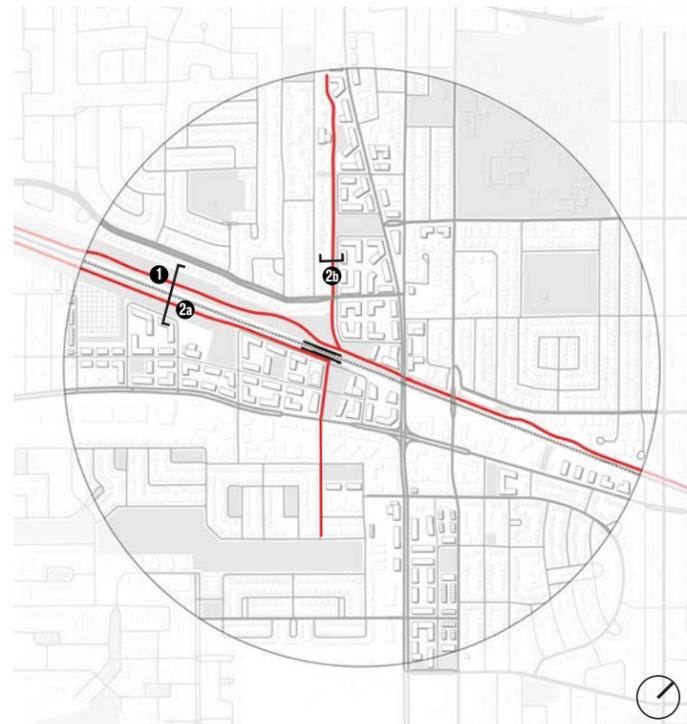


Fig. 89. Corridors de biodiversité accueillant la Véloroute (1) et les pistes multifonctionnelles (2A et 2B)

DES CORRIDORS DE BIODIVERSITÉ ET DE MOBILITÉ ACTIVE

La trame verte de l'aire TOD prend son assise sur des interventions structurantes réalisées dans l'axe est-ouest et nord-sud. Ces tracés, en grande partie caractérisés par des espaces en friche à l'heure actuelle, sont propices au déploiement de corridors de biodiversité urbaine à la large échelle par le biais de mesures de verdissement et la restauration d'habitats fauniques (voir section sur le *Verdissement et la biodiversité* précédemment).

Il s'agit aussi de liens privilégiés pour favoriser la mobilité active entre les quartiers et la station intermodale. Les emprises excédentaires du REM, d'Hydro-Québec et de la Ville de Montréal accueillent ainsi la Véloroute et deux nouvelles pistes multifonctionnelles, constituant le réseau de déplacement actif primaire, soit des liens en site propre, sécuritaires et efficaces.

Afin d'optimiser l'expérience de déplacement et de favoriser l'appropriation citoyenne des lieux, les corridors de biodiversité sont ponctués d'espaces de détente et agrémentés d'éléments de mobilier et d'art public reflétant la diversité culturelle du milieu.

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT // VÉLOROUTE

La Véloroute, intégrée à l'axe 42 du *Réseau vélo métropolitain* (voir rapport d'*Analyse urbaine*), est une piste cyclable en site propre longeant l'emprise nord du REM. Elle permet aux cyclistes d'accéder de façon directe et sécuritaire d'accéder à d'autres pôles d'activités montréalais comme le Technoparc Montréal et le grand parc de l'Ouest-de-l'Île. Actuellement aménagée à l'est du boulevard Laurentien dans l'emprise d'Hydro-Québec, il est proposé de prolonger son tracé vers l'est et de bonifier son aménagement sur toute sa longueur. Les principes d'aménagement pour ce lien cyclable se déclinent ainsi:

- » piste cyclable en site propre (chaussée de 4 mètres);
- » mise en valeur des emprises excédentaires du REM et d'Hydro-Québec;
- » interventions propices à la biodiversité urbaine (protection de la végétation existante, plantations indigènes, restauration d'habitats fauniques, connectivité à plus large échelle, etc.);
- » aménagement d'aires de détente et d'agrément (haltes-vélo, mobilier, art public, supports à vélo, etc.);
- » entretien et appropriation à travers les saisons (prévoir un dégagement libre de plantation en marge des corridors de déplacement pour y entasser la neige l'hiver).



Fig. 91. Lien cyclable longeant une voie ferrée, Piste Des Carrières, Montréal (Source: Flickr, Bob August)



Fig. 92. Perspective du terre-plein Cavendish, corridor de biodiversité Saint-Laurent, Montréal (Source: Table Architecture | LAND Italia | civiliti | Biodiversité Conseil)



Fig. 90. Coupe type du corridor de biodiversité longeant la voie ferrée du REM

AMÉNAGEMENTS DÉTAILLÉS

CORRIDORS VERTS

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT // PISTES MULTIFONCTIONNELLES

Les pistes multifonctionnelles sont aménagées en site propre dans les emprises du REM et de la Ville de Montréal. Carrefours de la mobilité durable, elles sont aménagées pour desservir cyclistes, piétons et autres usagers des modes de transport actif.

La première piste multifonctionnelle, aménagée dans l'axe est-ouest, borde le côté sud de la voie ferrée du REM et permet de rejoindre le pôle multimodal central depuis le secteur ouest de l'aire TOD.

La seconde, aménagée dans l'axe nord-sud, met à profit une ancienne emprise ferroviaire appartenant à la Ville de Montréal. Elle fait office de coulée verte à travers le quartier Toupin-Keller, permettant de reconnecter une série de parcs de voisinage et d'offrir un parcours actif privilégié vers la station intermodale. De plus, cet espace agit comme zone tampon entre le quartier résidentiel bordant la rue Cousineau et les futurs projets immobiliers en marge du boulevard Laurentien. Le lien se poursuit au sud dans l'axe du passage des frères Vachon et de la rue Harry-Halton pour accéder au parc Bois-Franc.

Les principes guidant l'aménagement des pistes multifonctionnelles sont les suivants:

- » aménagement en site propre (chaussée cyclable de 3 mètres et sentier piétonnier de 2 mètres);
- » tracés linéaires, directs et efficaces convergeant vers le pôle multifonctionnel (station intermodale du REM);
- » mise en valeur des emprises excédentaires du REM et de la Ville de Montréal;
- » interventions propices à la biodiversité urbaine (protection de la végétation existante, plantations indigènes, restauration d'habitats fauniques, connectivité à plus large échelle, etc.);
- » tracés ponctués d'aires de détente et d'agrément (espaces parcs, mobilier, art public, supports à vélo, etc.);
- » entretien et appropriation à travers les saisons (prévoir un dégagement libre de plantation (1,5 à 2 mètres) en marge de la voie cyclable pour y entasser la neige l'hiver).



Fig. 93. Piste multifonctionnelle ponctuée d'espaces récréatifs, piste Des Carrières, Montréal (Source: Journal Métro)



Fig. 94. Piste cyclable déneigée durant l'hiver, Montréal (Source: Journal Métro)



Fig. 95. Piste multifonctionnelle The Garden, Berlin, Allemagne (Source: Eike Becker Architekten)



Fig. 96. Coupe type d'une piste multifonctionnelle

AMÉNAGEMENTS DÉTAILLÉS

CORRIDORS VERTS

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT DÉTAILLÉS // PISTE MULTIFONCTIONNELLE NORD

- » distinction entre les sentiers cyclables et piétonniers avec identification claire des usages (privilégier les matériaux poreux);
- » carrefour de la mobilité durable (intégration de supports à vélo, mobilier, etc.);
- » système d'éclairage assurant la sécurité des usagers et participant à l'ambiance apaisée du lieu;
- » parcours rythmés par l'intégration de bandes plantées de différentes strates végétales (vivaces, arbustes et arbres);
- » espace central libre de plantation (couvre-sol uniquement) pour entasser la neige l'hiver;
- » gestion de l'eau intégrée au design (possibilité d'aménager des noues de biorétention, jardins de pluie, etc.);
- » biodiversité favorisée par une végétation typique des prés fleuris et l'intégration ponctuelle d'habitats pour la petite faune;
- » interface de transition avec les propriétés résidentielles de la rue Cousineau
- » interfaces d'intégration avec les futurs projets immobiliers.

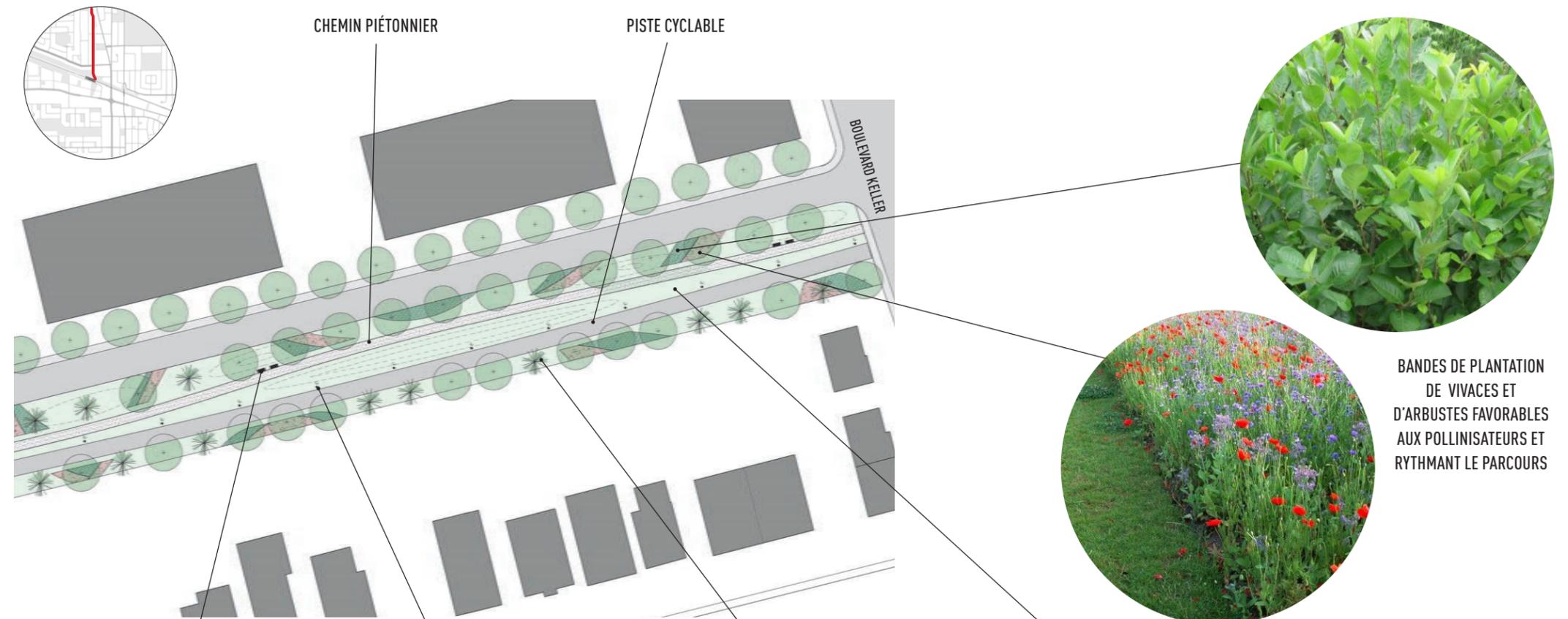


Fig. 97. Exemple d'aménagement détaillé de la piste multifonctionnelle au nord de la station intermodale, échelle 1:1000



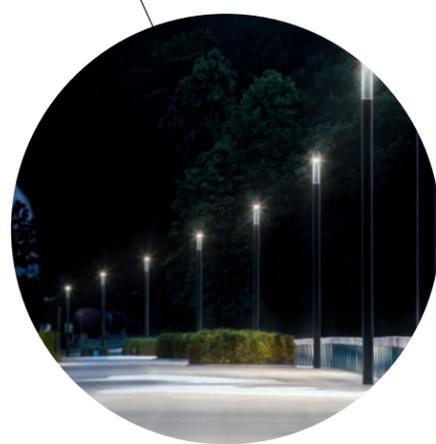
BANDES DE PLANTATION DE VIVACES ET D'ARBUSTES FAVORABLES AUX POLLINISATEURS ET RYTHMANT LE PARCOURS



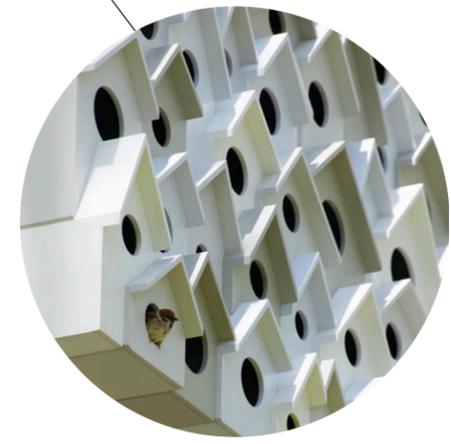
ESPACE DÉGAGÉ POUR ENTASSER LA NEIGE DURANT L'HIVER



BANCS TYPES DE LA VILLE DE MONTRÉAL



COLONNES LUMINEUSES



HABITATS PROPICES À LA FAUNE AILÉE

Note au lecteur: cet exemple d'aménagement détaillé illustre des principes d'aménagement et est fourni à titre indicatif, la configuration et la composition réelle de la piste multifonctionnelle pourraient différer de cette proposition

AMÉNAGEMENTS DÉTAILLÉS

CORRIDORS VERTS



Fig. 98. Vue d'ambiance de la piste multifonctionnelle au nord de la station intermodale

Note au lecteur: cette image illustre des principes d'aménagement et est fournie à titre indicatif, la configuration et la composition réelle de la piste multifonctionnelle pourraient différer de cette proposition

AMÉNAGEMENTS DÉTAILLÉS

RUES PARTAGÉES

DES RUES OÙ LA CHAUSSÉE EST PARTAGÉE ENTRE TOUS LES USAGERS

Le réseau de transport actif est bonifié par la présence de rues partagées. Il s'agit de voies publiques où l'ensemble des usagers du transport (tant actif que collectif ou véhiculaire) cohabitent de manière conviviale et sécuritaire. Ces rues étroites sont conçues de manière à réduire la vitesse de circulation et à remettre les différents modes de déplacements sur un même pied d'égalité.

Le développement du secteur ouest de l'aire TOD est articulé de part et d'autre d'une rue partagée sur laquelle se greffe un chapelet de parcs et d'espaces publics. Cette dernière permet d'accéder directement au pôle multimodal central (station du REM).

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT // RUES PARTAGÉES

- » chaussée partagée entre tous les usagers;
- » emprise de rue minimale de 10 mètres;
- » chaussée de ± 6 mètres;
- » faible débit de circulation véhiculaire (max. 20 km/h);
- » création de chicanes (pochettes de stationnement et fosses de plantation) visant à ralentir le débit de circulation;
- » gestion intégrée des précipitations (noues végétalisées et autres aires de biorétention).



Fig. 101. Rue résidentielle partagée, Londres, Royaume-Uni
(Source: Global Designing Cities)



Fig. 102. Axonométrie schématique d'une rue partagée résidentielle
(Source: nacto.org)



Fig. 99. Rues partagées

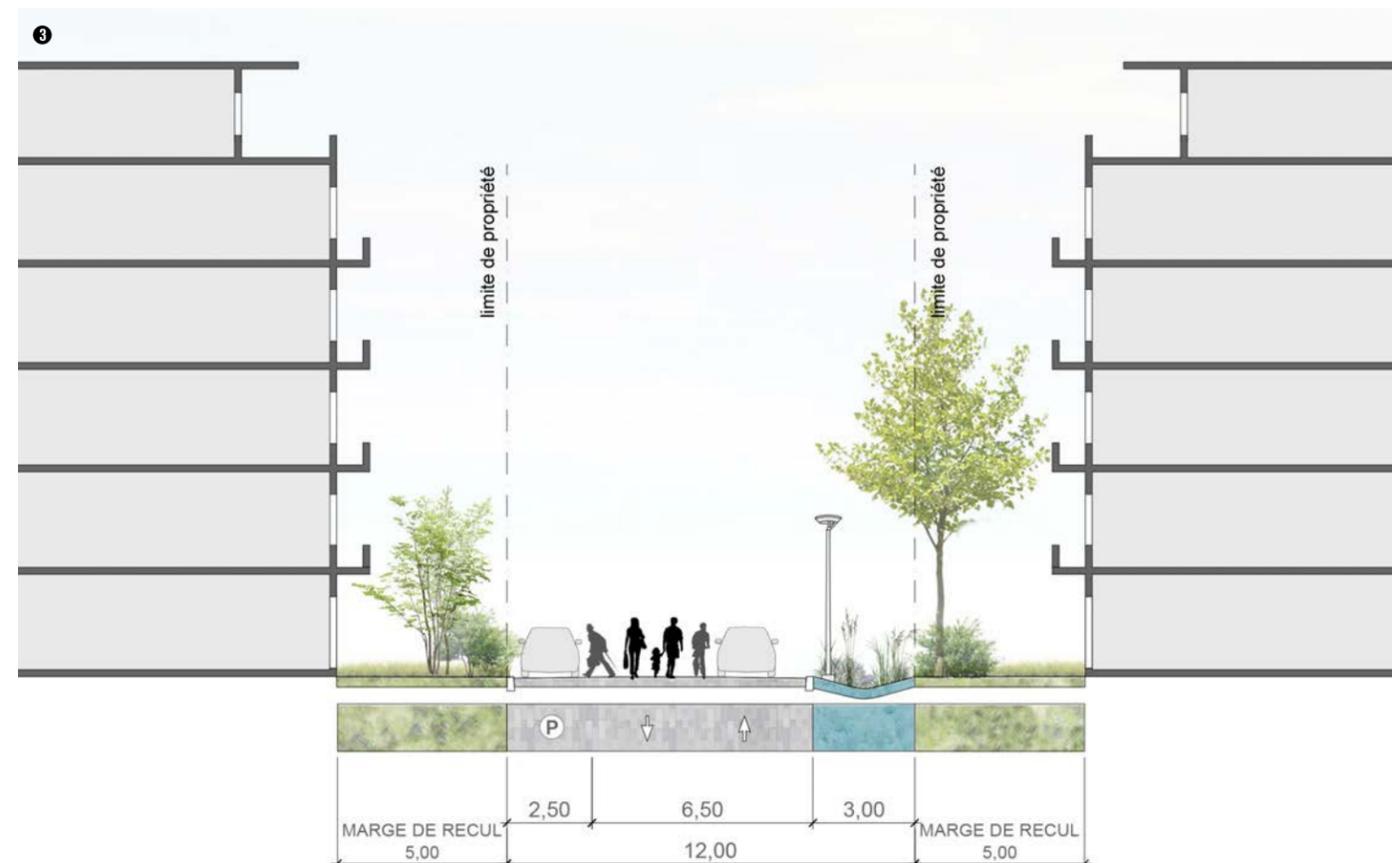


Fig. 100. Coupe type d'une rue partagée



Fig. 103. Signalétique type d'une rue partagée résidentielle
(Source: Incremental Settlement)

AMÉNAGEMENTS DÉTAILLÉS

RUES PARTAGÉES

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT DÉTAILLÉS // RUE PARTAGÉE DU SECTEUR OUEST

La relocalisation éventuelle de l'usine Reitmans amène un potentiel de créer un nouveau quartier à l'ouest de la station intermodale, compris entre le boulevard Henri-Bourassa et l'emprise ferroviaire du REM. Il s'agit d'une opportunité de repenser la trame de rue pour offrir une plus grande place aux usagers du transport collectif. Ainsi, cet ensemble à dominance résidentielle s'articule de part et d'autre d'une rue partagée, foyer d'une mobilité plus douce, compensant pour le fort débit de circulation sur les axes limitrophes.

De façon détaillée, les principes d'aménagement de la rue partagée du secteur ouest sont les suivants:

- » revêtement de sol qualitatif;
- » parcours ponctué de parcs et d'aires de détente;
- » gestion de l'eau intégrée au design (noues végétalisées);
- » pochettes de stationnement sur rue;
- » maximisation de la couverture végétale (alignements d'arbres à grand déploiement).



Fig. 104. Exemple d'aménagement détaillé de la rue partagée à l'ouest de la station intermodale, échelle 1:1000

Note au lecteur: cet exemple d'aménagement détaillé illustre des principes d'aménagement et est fourni à titre indicatif, la configuration et la composition réelle des rues partagées pourraient différer de cette proposition

AMÉNAGEMENTS DÉTAILLÉS

RUES PARTAGÉES



Fig. 105. Vue d'ambiance de la rue partagée à l'ouest de la station intermodale

Note au lecteur: cette image illustre des principes d'aménagement et est fournie à titre indicatif, la configuration et la composition réelle de la rue partagée pourraient différer de cette proposition

AMÉNAGEMENTS DÉTAILLÉS

RUES LOCALES

DE NOUVELLES RUES EN CONTINUITÉ DU RÉSEAU EXISTANT

De nouvelles rues locales viennent s'arrimer au réseau viaire existant. Elles permettent la subdivision des îlots surdimensionnés pour leur redonner une échelle plus humaine, accroître la perméabilité urbaine et fournir une adresse sur rue aux immeubles qui les bordent.

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT // RUES LOCALES

- » emprise de rue variable (min. 15 mètres);
- » rue bidirectionnelle (circulation à double sens);
- » stationnements autorisés sur au moins un côté de la rue;
- » trottoirs (min. 2 mètres) de chaque côté de la rue;
- » fosses de plantation (min. 3 mètres) séparant les trottoirs de la voirie;
- » alignements d'arbres à moyen déploiement;
- » marge de recul de 3 à 6 mètres selon le gabarit du bâtiment et le contexte d'insertion.

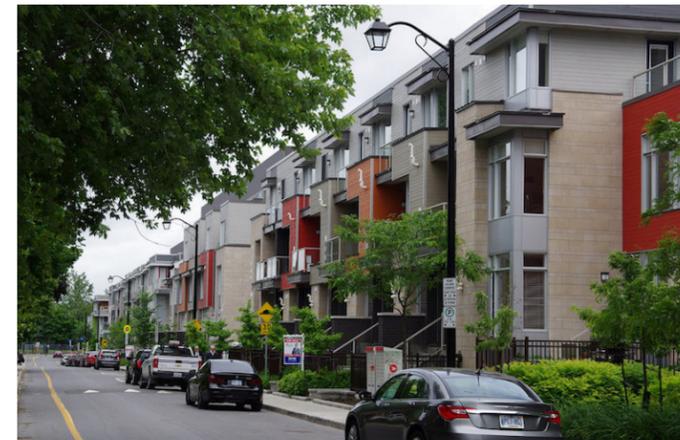


Fig. 108. Rue locale, Lansdowne Park, Ottawa
(Source: Vivre en ville)



Fig. 106. Rues locales



Fig. 107. Coupe type d'une rue locale

AMÉNAGEMENTS DÉTAILLÉS

SENTIERS ACTIFS

DES PARCOURS ACTIFS ALTERNATIFS À LA RUE

La proposition de trame de rues et de corridors verts de l'aire TOD est complétée par l'introduction nouveaux sentiers actifs. Il s'agit de liens de mobilité secondaires, pour la plupart aménagés sur le domaine privé et offrant aux usagers du transport actif des liens alternatifs à la rue pour permettre des trajets plus efficaces. Ces axes multiplient les possibilités de trajets en découpant les îlots redéveloppés. Tantôt aménagés en continuité des rues existantes, tantôt pour faciliter l'accès à un espace public, ces espaces sont agréables, sécuritaires et propices à la socialisation. De plus, des mesures de verdissement se superposent à ces tracés, de manière à favoriser le déploiement du réseau écologique à travers la trame urbaine.

Ces sentiers actifs prennent forme par la négociation de servitudes de passage sur le domaine privé, ou peuvent faire l'objet d'acquisition pour compléter le réseau public.

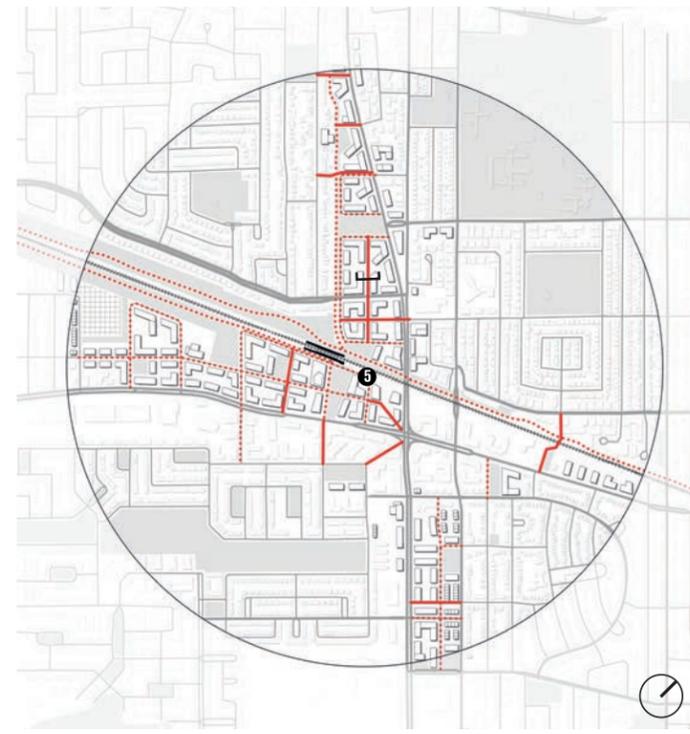


Fig. 109. Sentiers actifs en complémentarité des corridors verts et de la trame urbaine

- Réseau public: corridor vert, rue partagée ou rue locale
- Réseau complémentaire: sentier actif (servitude potentielle)

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT // SENTIERS ACTIFS

- » sentier dédié au transport actif;
- » implantation continuité des réseaux de mobilité existants et projetés;
- » servitude de passage sur le domaine privé ou intégration au domaine public;
- » conception à échelle humaine;
- » mesures de verdissement variées, propices à la biodiversité et à l'agriculture urbaine.



Fig. 111. Passage résidentiel, Pantin, France
(Source: Compagnie du Paysage)



Fig. 112. Passage résidentiel, Technopôle Angus, Montréal
(Source: Provencher_Roy)

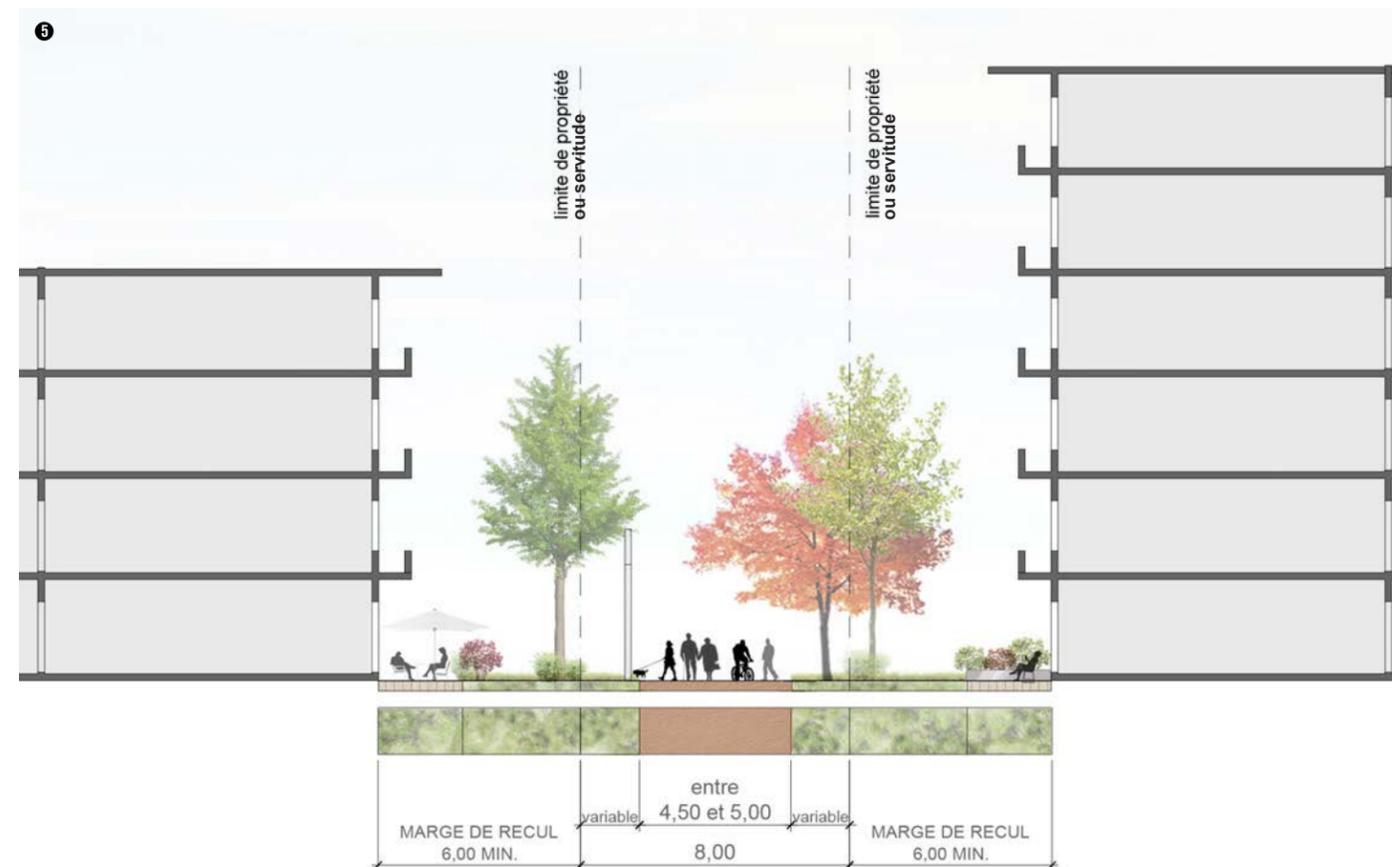


Fig. 110. Coupe type d'un sentier actif

AMÉNAGEMENTS DÉTAILLÉS

TRAVERSES FERROVIAIRES

UNE PERMÉABILITÉ ACCRUE ET AMÉLIORÉE DANS L'AXE NORD-SUD

Considérant l'obstacle à la perméabilité que représente l'emprise ferroviaire, deux traverses ferroviaires supplémentaires sont prévues. Celles-ci s'ajoutent aux traverses de la rue Grenet et du boulevard Marcel-Laurin.

D'emblée, il importe de rappeler qu'à l'heure actuelle, les piétons utilisent souvent le passage non tarifé de la gare Bois-Franc (Exo) pour traverser la voie ferrée, qui est perçue comme plus sécuritaire et conviviale que le viaduc dans l'axe de Marcel-Laurin / Laurentien. Ainsi, l'aménagement d'un passage souterrain non tarifé dans l'axe de la station du REM s'impose comme un geste essentiel pour maintenir la fluidité et la sécurité des déplacements actifs dans le secteur.

À plus long terme, il est envisagé d'aménager une seconde traverse ferroviaire dans le secteur est, dans l'axe de la rue de Londres et de l'avenue Giffard. À cet endroit, les infrastructures du REM reposent sur un talus. Ces conditions permettent de creuser un passage plus ou moins au niveau du sol, et ainsi de créer un nouveau lien actif dans l'axe nord-sud, à mi-chemin entre les viaducs des rues Grenet et O'Brien qu'environ 1 kilomètre de distance sépare. Il est envisagé d'aménager un parc de voisinage dans cet axe du côté sud de la voie ferrée, qui deviendrait ainsi accessible pour les résidents du secteur de la RUI au nord.

Les traverses ferroviaires existantes et proposées étant toutes souterraines ou recouvertes, il convient d'y prévoir des aménagements favorisant la convivialité et le sentiment de sécurité. Ainsi, des interventions artistiques et architecturales devront être intégrées aux interventions d'aménagement et de réaménagement sous les viaducs.

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT // TRAVERSES FERROVIAIRES

- » mise en lumière des traverses par l'ajout d'éclairage sécuritaire et convivial;
- » ajout de signalétique originale communiquant la présence de la traverse ferroviaire et marquant les seuils des quartiers;
- » mise à profit de ces infrastructures pour la création d'une expérience de passage ludique et invitante;
- » traitement architectural conférant un effet de hauteur aux nouvelles traverses souterraines.



Fig. 113. Traverses ferroviaires



Fig. 114. Mur et plafond de viaduc piéton avec bandes lumineuses interrompues, Doe Mij Maar Zo'n Yunnel, Heerte, Pays-Bas
(Source: Access)



Fig. 116. Traitement favorisant un effet de hauteur, Seongsan Tunnel, Séoul, Corée du Sud
(Source: Kimsooja)



Fig. 115. Intervention artistique sous un viaduc, Londres, Royaume-Uni
(Source: Inconnue)



Fig. 117. Élément de signalétique, Mount Bulle Resort, Australie
(Source: Heine Jones)

AMÉNAGEMENTS DÉTAILLÉS

AXE INSTITUTIONNEL GRENET

MISE EN VALEUR DES FORCES VIVES DU TRACÉ

La rue Grenet est mise en valeur par un chapelet d'interventions célébrant son caractère institutionnel. Soulignons que la marge de manœuvre de réaménagement sur cette voie est particulièrement limitée en raison de la présence des voies réservées à la circulation des autobus et des bâtiments implantés près de la rue. Or, les interventions sur la rue Grenet ont comme objectif de souligner la présence des institutions, des équipements collectifs et des espaces publics situés aux abords par une série de mesures ponctuelles. Ces mesures prennent diverses formes, telles que le verdissement, le marquage au sol, l'ajout de mobilier urbain, d'art public ou de signalétique. L'ensemble de ces mesures adoptent une signature visuelle cohérente, ce qui fait émerger le caractère distinctif de cet axe institutionnel.

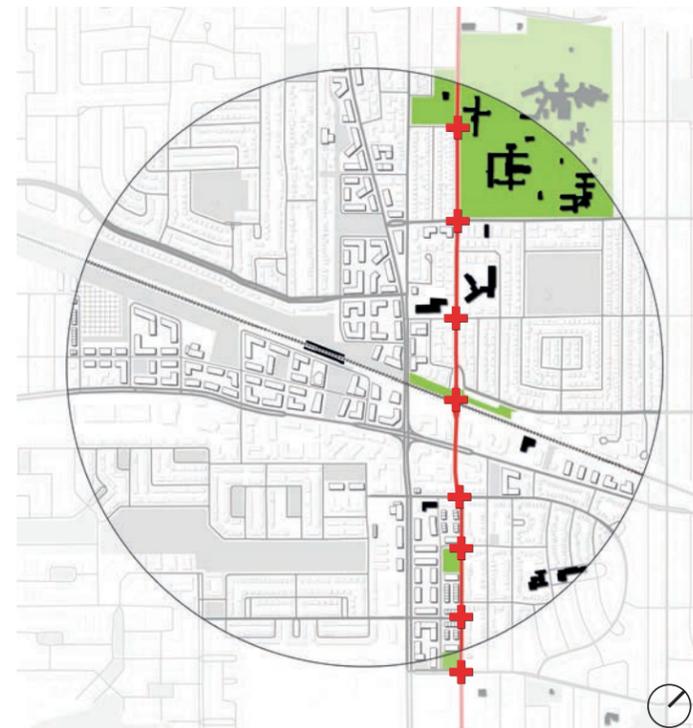


Fig. 118. Interventions ponctuelles sur l'axe institutionnel Grenet



Fig. 119. Carrefour Providence implanté sur la propriété des Soeurs de la Providence aux abords de la rue Grenet (Source: ICB Construction Canada)



Fig. 120. YMCA Cartierville bordant la rue Grenet (Source: Daoust Lestage)



Fig. 121. École primaire Louisbourg bordant la rue Grenet (Source: CSDM)



Fig. 122. Centre islamique du Québec (ICQ) implanté sur le chemin Laval à proximité de la rue Grenet (Source: Provencher Roy)



Fig. 123. École Bois-Franc-Aquarelle implantée sur la rue de Londres à proximité de la rue Grenet (Source: Écoles Saint-Laurent)



Fig. 124. Centre des loisirs de Saint-Laurent implanté sur la rue Grenet au sud de l'aire TOD (Source: Ville de Montréal)



Fig. 125. Interventions marquant la présence d'institution, Place Castelnau, Montréal (Source: L'Abri)



Fig. 126. Intervention favorisant l'agriculture urbaine et l'appropriation citoyenne, Mange-trottoir, rue de Castelnau, Montréal (Source: Dominique Bouvet)



Fig. 127. Ajout d'espaces parcs pour animer la rue, Parc Saint-Andrews, Londres (Source: Townshend Landscape Architects)

AMÉNAGEMENTS DÉTAILLÉS

AXE INSTITUTIONNEL GRENET

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT DÉTAILLÉS // AXE INSTITUTIONNEL GRENET

- » interventions ponctuelles aux intersections ciblées pour souligner la présence des institutions, des équipements collectifs et des espaces publics;
- » développement d'une signature visuelle uniforme sur l'ensemble du tracé (marquage au sol, pavé, éclairage, mobilier, etc.);
- » embellissement du passage sous le viaduc du REM par l'ajout d'éclairage et/ou d'art publics;
- » renforcement de la canopée tout au long de la rue;
- » ajout de place publique et de parc.



ÉCLAIRAGE DISTINCTIF



MARQUAGE AU SOL LUDIQUE

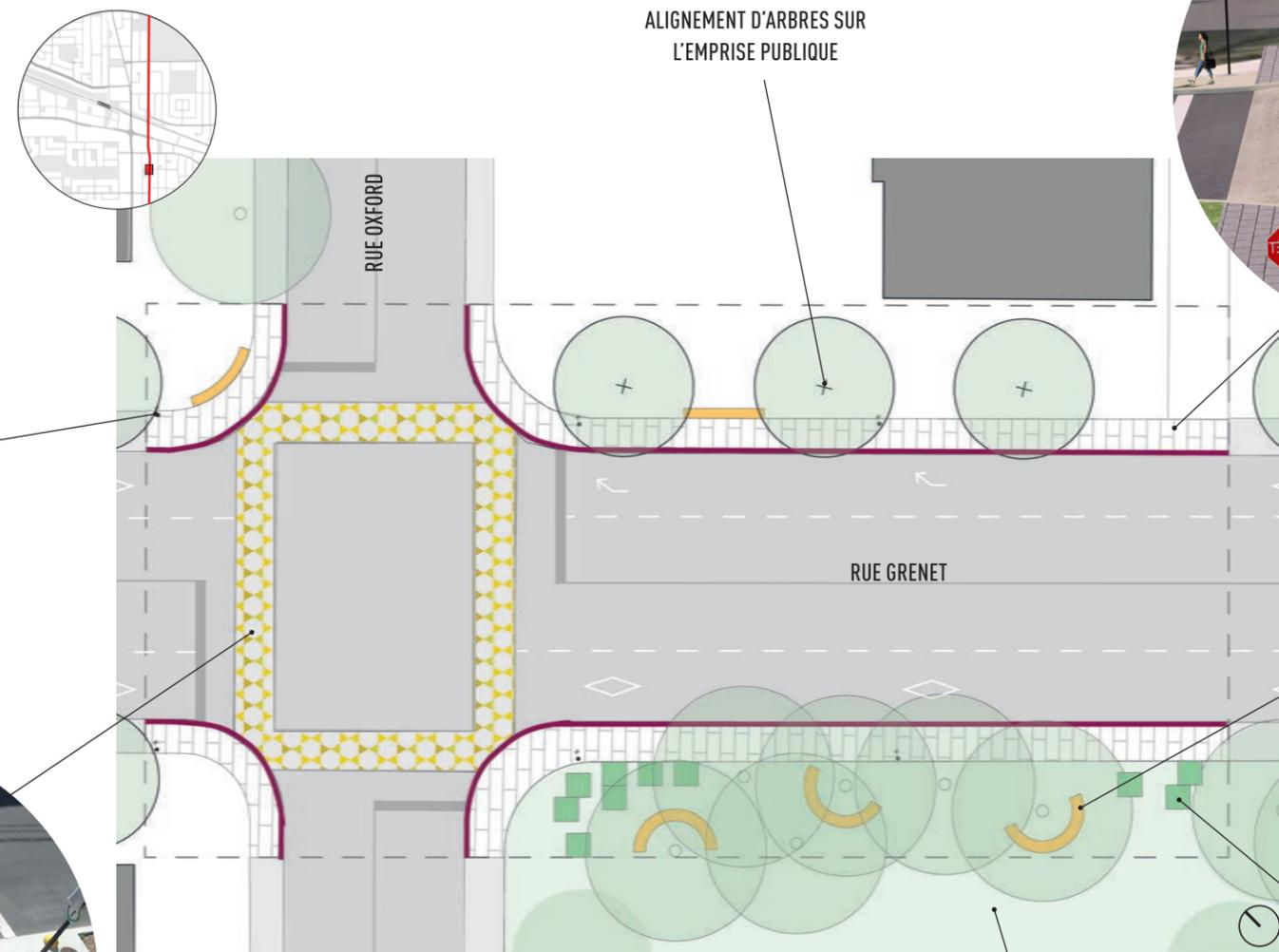


Fig. 128. Exemple d'aménagement détaillé de la rue Grenet, échelle 1:1 000

Note au lecteur: cet exemple d'aménagement détaillé illustre des principes d'aménagement et est fourni à titre indicatif, la configuration et la composition réelle des aménagements sur la rue Grenet pourraient différer de cette proposition



TROTTOIR EN PAVÉS DE BÉTON, BORDURE EN GRANITE, PLAQUES PODOTACTILES



BANCS CIRCULAIRES AUTOUR DES ARBRES



BACS D'AGRICULTURE URBAINE PERMANENTS ET RÉSISTANTS

NOUVEAU PARC DE VOISINAGE

AMÉNAGEMENTS DÉTAILLÉS

GRANDS AXES DE MOBILITÉ

RECONFIGURATION DU RÉSEAU ARTÉRIEL

Le réaménagement des grands axes de circulation de transit est essentiel pour assurer la sécurité des déplacements actifs qui convergent vers la station intermodale du REM et stimuler le redéveloppement des terrains adjacents. À l'heure actuelle, ces boulevards sont particulièrement arides à la mobilité active. Or, des projets de réaménagement du boulevard Laurentien et de la rue Lachapelle sont déjà en cours. La reconfiguration du boulevard Henri-Bourassa est donc proposée comme projet phare de la création d'un pôle multifonctionnel accessible et attractif, processus qui pourra éventuellement inspirer le réaménagement du boulevard Marcel-Laurin qui présente des contraintes supplémentaires.

Sans contraindre la fluidité des déplacements véhiculaires, les aménagements proposés cherchent à améliorer l'environnement piéton par des mesures de verdissement séparant plus formellement les piétons des automobilistes. Un encadrement continu de ces larges rues par des bâtiments de plus grand gabarit est privilégié, avec l'inclusion de rez-de-chaussée commerciaux animant la rue aux intersections stratégiques. Des voies réservées aux autobus sont également prévues sur les tronçons d'accès à la station intermodale du REM.



Fig. 129. Artères principales à réaménager

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT // BOULEVARD HENRI-BOURASSA

- » Rue bidirectionnelle (3 voies dans chaque sens, avec voies réservées pour autobus aux abords du REM ou potentiellement une piste cyclable en site propre);
- » terre-plein central planté d'arbres au port aérien (lorsque possible);
- » trottoirs (min. 2 mètres) de chaque côté de la rue;
- » fosses de plantation en marge de la chaussée (min. 3 mètres);
- » alignement d'arbres à grand ou moyen déploiement selon les conditions;
- » front bâti continu de 6 étages ou plus (marges de recul min. 6 mètres).



Fig. 131. Configuration actuelle du boulevard Henri-Bourassa à proximité de la gare Bois-Franc, direction ouest (Source: Google Street View)

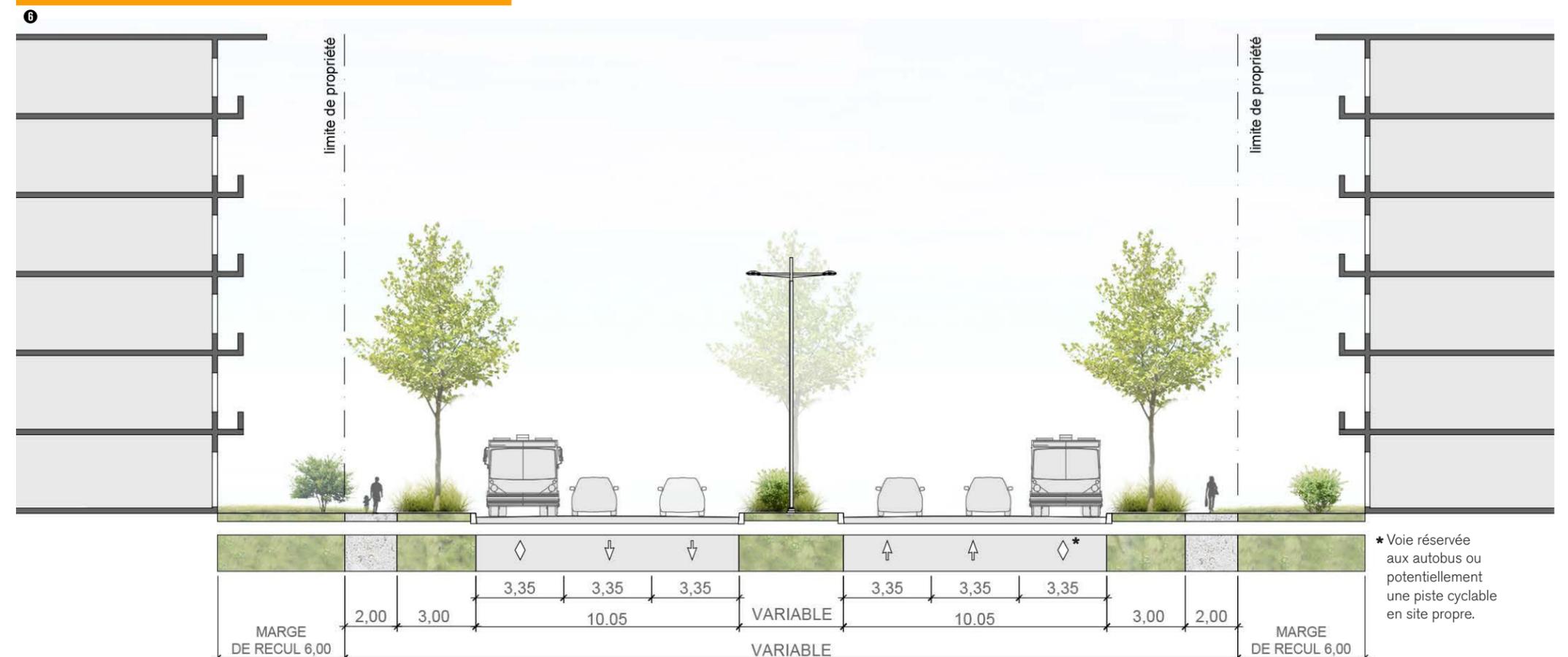


Fig. 130. Coupe type du boulevard Henri-Bourassa

AMÉNAGEMENTS DÉTAILLÉS

GRANDS AXES DE MOBILITÉ

BOULEVARDS LAURENTIEN ET LACHAPELLE

Tirant profit du programme de réfection routière et des travaux d'égout, la Ville centre et l'Arrondissement d'Ahuñtic-Cartierville procèdent au réaménagement complet du boulevard Laurentien et de la rue Lachapelle ainsi que l'entrée de ville depuis le pont Lachapelle. Les travaux s'opèrent sur le boulevard Laurentien entre la rue de Louisbourg et le pont Lachapelle, et sur la rue Lachapelle, entre la rue de Louisbourg et le pont Lachapelle. Ces deux axes étaient bidirectionnels à l'origine. Suite aux travaux, le boulevard Laurentien canalise dorénavant la circulation en direction sud et la rue Lachapelle celle en direction nord. Ces axes intègrent également des voies réservées pour les autobus.

Cette nouvelle configuration de la circulation permet de faire des économies d'espace au profit du transport actif en réduisant la largeur de la chaussée et en bonifiant les dimensions des trottoirs. Ces derniers comprennent des fossés de plantation de part et d'autre de ces rues. De plus, le projet prévoit le réaménagement de 12 intersections de manière à les rendre plus sécuritaires et plus faciles à traverser par l'ajout de saillies. Enfin, un nouveau lien cyclable sera créé, reliant la rue Louisbourg et le boulevard Keller.

La fin des travaux est prévue pour 2021.



Fig. 132. Proposition pour la rue Lachapelle (en cours de réalisation)
(Source: Ville de Montréal, 2015)



Fig. 133. Proposition pour le boulevard Laurentien (travaux réalisés de 2017 à 2019)
(Source: Ville de Montréal, 2015)

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT // BOULEVARDS LAURENTIEN ET LACHAPELLE

- » projet intégré de 3 kilomètres de rues (voirie, éclairage, aqueduc et égout);
- » projet pilote «Municipalité amie des aînés» et accessibilité universelle;
- » sens unique en direction sud pour le boulevard Laurentien et en direction nord pour la rue Lachapelle;
- » mesures préférentielles pour autobus;
- » ajout de feux de circulation et de feux piétons;
- » élargissement des trottoirs
- » plantation d'environ 400 arbres et création de 4 500 m² d'espaces de verdure.



Fig. 134. Aménagement proposé des boulevards Laurentien et Lachapelle (en cours de réalisation)
(Source: Ville de Montréal, 2015)

AMÉNAGEMENTS DÉTAILLÉS

GRANDS AXES DE MOBILITÉ



Fig. 135. Vue d'ambiance du boulevard Laurentien et de la rue Lachapelle à l'angle du boulevard Keller (vue vers le nord)

Note au lecteur: cette image illustre des principes d'aménagement et est fournie à titre indicatif, la composition réelle des interventions architecturales et paysagères du secteur pourrait différer de cette proposition

AMÉNAGEMENTS DÉTAILLÉS

PARCS ET PLACES PUBLIQUES

DES NOUVEAUX ESPACES PUBLICS RASSEMBLEURS

La revitalisation urbaine de l'aire TOD Bois-Franc intègre plusieurs nouveaux espaces publics. La stratégie privilégiée pour bonifier l'offre en espaces verts est de multiplier l'offre en parcs de voisinage (2 500 - 3000 m²) pour la population actuelle et à venir. À ceux-ci s'ajoute un nouveau parc de quartier (± 20 000 m²) contigu au site proposé pour une nouvelle école primaire au sein du nouveau quartier de la portion ouest de l'aire TOD.

La répartition des parcs dans l'espace souligne les axes priorisant la mobilité active. Ces espaces, conçus comme des îlots de fraîcheur, sont végétalisés sur au moins 50%, voire 75% de leur superficie. Ils offrent une diversité d'aménagements pour répondre aux besoins exprimés et anticipés de différentes franges de la communauté locale (enfants, adolescents, adultes, personnes âgées, etc.) et favoriser une utilisation quatre saisons.

À moyen terme, il est projeté d'aménager trois nouvelles places publiques qui complèteraient le réseau d'espaces à caractère civique. Ces espaces affichent un caractère plus urbain et minéral, créant des lieux propices au rassemblement et la rencontre.

Au centre de l'aire TOD, la configuration des abords de la station du REM est repensée pour laisser place à une nouvelle place publique. Aménagée au coeur du pôle intermodal, cette place s'étend de part et d'autre de la voie ferrée. Il s'agit d'un lieu de convergence pour les usagers du REM, du métro, et autres réseaux de mobilité durable. Cette place est encadrée par des commerces de proximité intégrés au rez-de-chaussée d'immeubles mixtes, garantissant une animation à toute heure de la journée. Les terminus d'autobus de la STM et de la STL sont localisés à proximité des édicules du REM et des potentiels édicules de métro pour optimiser la correspondance entre les réseaux.

Une seconde place publique est projetée au nord en front du boulevard Laurentien dans l'angle de l'avenue Salaberry. Cet espace, visible depuis la rue Grenet, vient renforcer le lien entre les quartiers existants et la grande propriété à caractère institutionnel des Soeurs-de-la-Providence.

Finalement, une troisième place publique est prévue au sud de l'aire TOD, agissant à titre de parvis du potentiel édicule de métro à l'angle des boulevards Marcel-Laurin et Poirier.



Fig. 136. Parcs et places publiques proposées

- Parc de quartier
- Parc de voisinage
- Place publique

CARACTÉRISTIQUES DU REVÊTEMENT DE SURFACE SELON LA NATURE DE L'ESPACE PUBLIC PROPOSÉ

ESPACE PARC

■ ■ 25 % MINÉRAL
■ ■ 75 % VÉGÉTAL



PLACE PUBLIQUE

■ ■ 75 % MINÉRAL
■ ■ 25 % VÉGÉTAL



PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT // ESPACES PARCS

- » parc de voisinage: superficie de 2 500 à 3 000 m²;
- » parc de quartier: superficie de 15 000 à 20 000 m²;
- » couvert végétal dense et plantation d'arbres à grand déploiement;
- » équipements récréatifs adaptés aux besoins des différents usagers (modules et aires de jeu, structures d'entraînement extérieur, plateaux sportifs, patinoires, buttes de glissade, espaces de détente, parcs canins, jardins collectifs, etc.);
- » aménagements adaptés aux variations saisonnières.

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT // PLACES PUBLIQUES

- » espaces de socialisation et de détente;
- » animation à toute heure de la journée et tenue d'évènements ponctuels;
- » revêtement minéral durable soulignant l'importance du lieu;
- » fosses de plantation et arbres à moyen ou grand déploiement créant des aires ombragées;
- » éléments de signalétiques et de mobilier participant à l'identité distinctive du secteur.



Fig. 137. Jeux d'eau dans un parc de quartier, Ontario (Source: crs4rec)



Fig. 138. Aire de jeux pour enfants dans un parc de Voisinage, Montréal (Source: Marc Cramer)



Fig. 139. Éléments de mobilier et marquage au sol donnant une identité visuelle distinctive à une place publique, Brotorget, Suède (Source: Alex Giacomini, Landzine)

AMÉNAGEMENTS DÉTAILLÉS

PLACE PUBLIQUE DU PÔLE MULTIFONCTIONNEL

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT DÉTAILLÉS // PLACE CENTRALE (PORTION SUD)

La place publique du pôle multifonctionnel se déploie au nord et au sud de la voie ferrée, soulignant par un geste fort la présence de ce carrefour de mobilité durable. La portion sud de la place adopte une forme longiligne, avec antenne sur le boulevard Henri-Bourrassa pour augmenter la visibilité de la station intermodale du REM et marquer le lien actif dans l'axe nord-sud.

Il importe aussi de mentionner que la configuration proposée par CDPO Infra pour la station du REM à court terme, présentée au début du document (voir figure 31) ne correspond pas à la vision présentée au ci-contre. Le réaménagement des abords de la station intermodale est envisagé pour un horizon à moyen, voir long terme (plus de 10 ans).

Les principes d'aménagement guidant la conception de cet espace sont les suivants:

- » espace au caractère minéral avec un couvert végétal plus dense en front du boulevard Henri-Bourrassa, pour ensuite s'éclaircir au nord afin de dégager la vue sur la station intermodale du REM;
- » aménagement favorisant l'intermodalité des différents moyens de transport (terminus d'autobus, dépose-minute, supports à vélo, bornes de vélo-partage, stationnements incitatifs souterrains, etc.)
- » revêtement de sol qualitatif (pavé et bordures de granite) sur toute la surface de la place publique (y compris la chaussée);
- » marquage du lien actif nord-sud dans le motif de pavé;
- » concept intégrant les principes de gestion écologique de l'eau de pluie (surface en pente pouvant servir de zone de biorétention);
- » aménagements appropriables et flexibles (gradins, bancs longs ou circulaires, etc.).

Note au lecteur: cet exemple d'aménagement détaillé illustre des principes d'aménagement et est fourni à titre indicatif, la configuration et la composition réelle de la place publique du pôle multifonctionnel pourraient différer de cette proposition

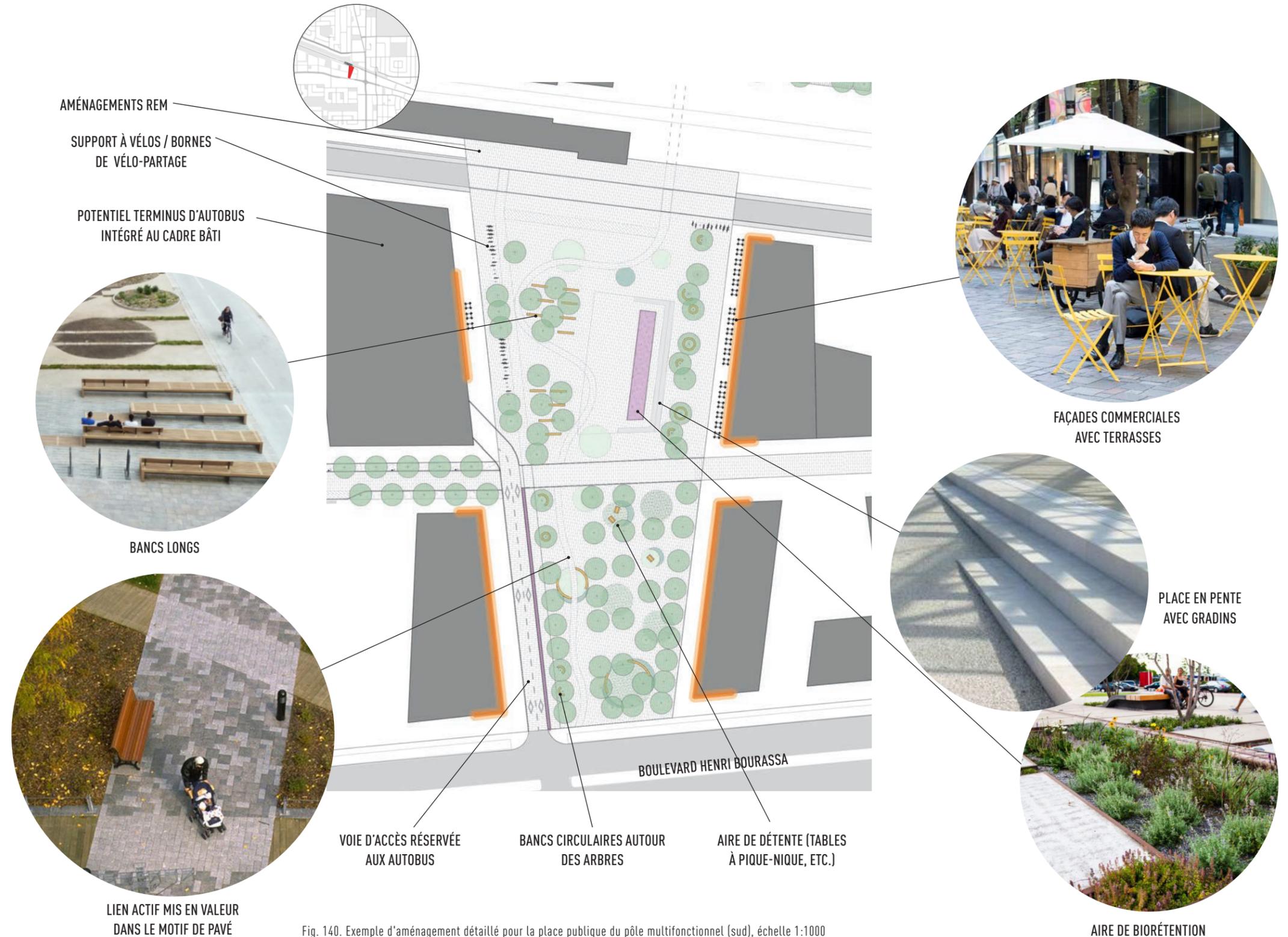
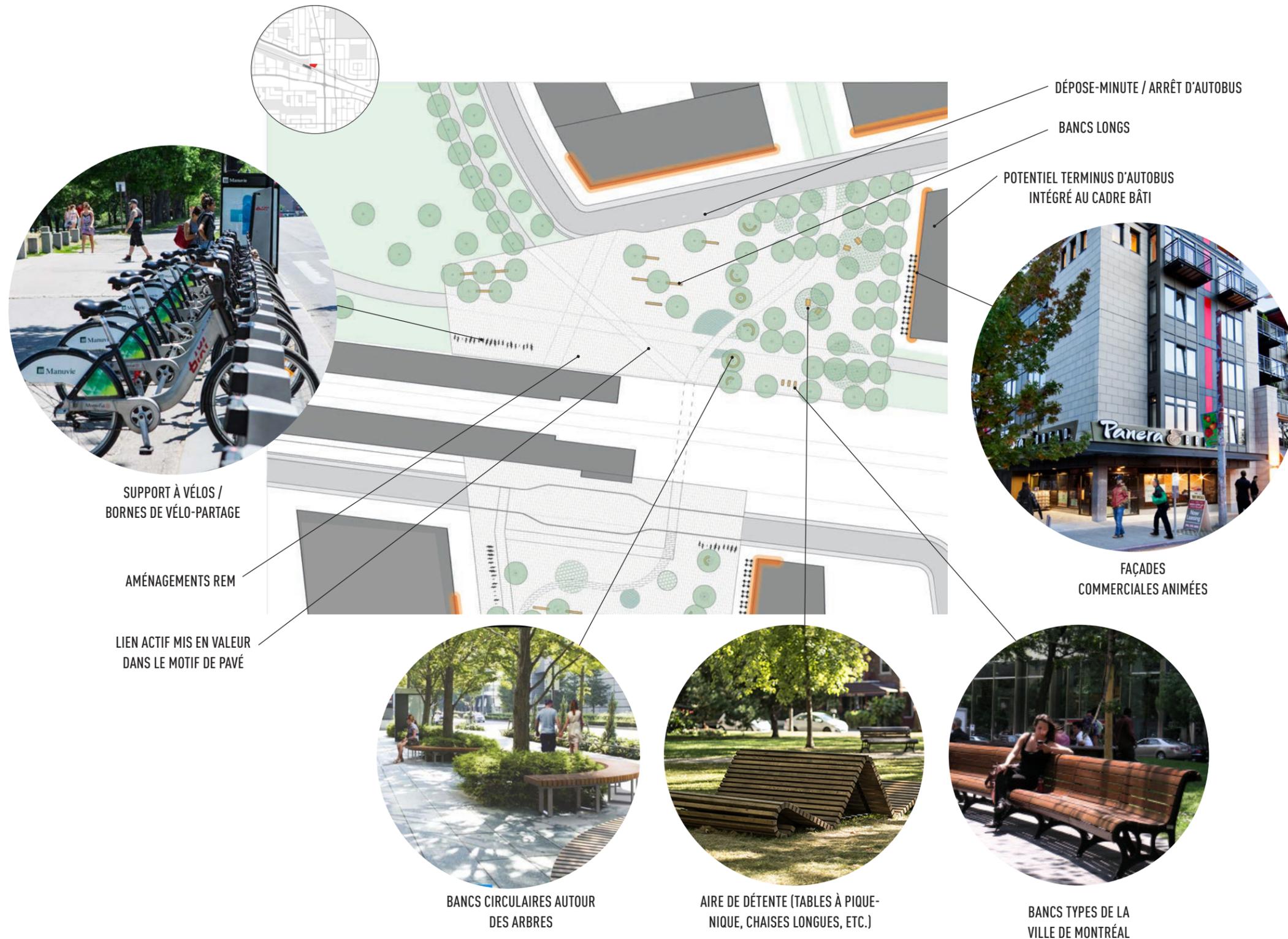


Fig. 140. Exemple d'aménagement détaillé pour la place publique du pôle multifonctionnel (sud), échelle 1:1000

AMÉNAGEMENTS DÉTAILLÉS

PLACE PUBLIQUE DU PÔLE MULTIFONCTIONNEL



PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT DÉTAILLÉS // PLACE CENTRALE (PORTION NORD)

La portion nord de la place du pôle multifonctionnel s'inscrit en harmonie de son versant sud. Les principes d'aménagement guidant sa conception se déclinent ainsi:

- » espace minéral dont le couvert végétal est plus dense sur la portion est afin de créer une zone tampon avec le potentiel terminus d'autobus;
- » aménagement favorisant l'intermodalité des différents moyens de transport (terminus d'autobus, supports à vélo, bornes de vélo-partage, stationnements incitatifs souterrains avec services d'autopartage, etc.)
- » revêtement de sol qualitatif (pavé et bordures de granite) sur toute la surface de la place publique (à l'exclusion de la chaussée);
- » marquage du lien actif nord-sud dans le motif de pavé;
- » aménagements appropriables et flexibles (bancs longs ou circulaires, etc.).

Note au lecteur: cet exemple d'aménagement détaillé illustre des principes d'aménagement et est fourni à titre indicatif, la configuration et la composition réelle de la place publique du pôle multifonctionnel pourraient différer de cette proposition

Fig. 141. Exemple d'aménagement détaillé pour la place publique du pôle multifonctionnel (nord), échelle 1:750

AMÉNAGEMENTS DÉTAILLÉS

PLACE PUBLIQUE DU PÔLE MULTIFONCTIONNEL



Fig. 142. Vue d'ambiance de la place publique du pôle multifonctionnel (portion sud)

Note au lecteur: cette image illustre des principes d'aménagement et est fournie à titre indicatif, la configuration et la composition réelle de la place publique pourraient différer de cette proposition

AMÉNAGEMENTS DÉTAILLÉS

PLACE PUBLIQUE SALABERRY



PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT DÉTAILLÉS // PLACE SALABERRY

Une nouvelle place publique vient s'implanter en marge du boulevard Laurentien, dans l'axe de la rue de Salaberry, venant renforcer le lien visuel avec la propriété des Sœurs de la Providence plus à l'est. Le caractère urbain de la place laisse place à un espace verdoyant vers l'ouest, faisant office de parc de voisinage rattaché à la piste multifonctionnelle. Les principes d'aménagement de cet espace public sont les suivants:

- » Place longiligne ayant front sur le boulevard Laurentien dans l'axe de l'avenue Salaberry;
- » Espace plus minéral agissant à titre de pôle civique en bordure du boulevard, se transformant en espace parc vers la piste multifonctionnelle à l'ouest;
- » Intégration d'un élément vertical signalétique sur la place (fontaine / oeuvre d'art publique);
- » Équipements récréatifs polyvalents et adaptés aux variations saisonnières (plateau sportif / patinoire, terrains de pétanque, etc.);
- » Aménagements appropriables et flexibles (tables à pique-nique, tables de ping-pong, chaises longues, bancs longs ou circulaires, etc.);
- » Gestion écologique des eaux pluviales intégrée au design.

Note au lecteur: cet exemple d'aménagement détaillé illustre des principes d'aménagement et est fourni à titre indicatif, la configuration et la composition réelle de la place publique pourraient différer de cette proposition

Fig. 143. Exemple d'aménagement détaillé pour la place Salaberry, échelle 1:750

AMÉNAGEMENTS DÉTAILLÉS

PLACE PUBLIQUE SALABERRY



Fig. 144. Vue d'ambiance de la place publique Salaberry

Note au lecteur: cette image illustre des principes d'aménagement et est fournie à titre indicatif, la configuration et la composition réelle de la place publique pourraient différer de cette proposition

07

CADRE BÂTI ET CONCEPTION DURABLE

La présente section traite des principes guidant la conception du cadre bâti et des espaces libres dans le cadre des projets de redéveloppement de l'aire TOD Bois-Franc. Sont présentés en premier lieu les éventails de typologies envisagées pour répondre à la vision d'aménagement. Cette section est complétée par une série de principes découlant des meilleures pratiques en matière d'architecture et d'aménagement durable, visant notamment à créer des ensembles harmonieux, distinctifs et écoresponsables.

CADRE BÂTI ET CONCEPTION DURABLE

CADRE BÂTI

BÂTIMENTS DE MOYENNE DENSITÉ

Les bâtiments de moyenne densité (3 à 5 étages) sont à privilégier aux interfaces avec les quartiers existants, caractérisés par un cadre bâti de faible densité (1 à 2 étages). Il s'agit ici d'assurer une transition harmonieuse avec le contexte d'insertion. Les édifices scolaires sont également compris dans cette catégorie, moyennant des hauteurs d'étages plus importantes en raison de la vocation institutionnelle des de ces constructions. Les principales caractéristiques de ces typologies sont les suivantes:

- » typologies résidentielles: maisons de ville, plex, multiplex, immeuble à logement multiple;
- » typologies institutionnelles: écoles primaires
- » implantation: contigüe ou isolée;
- » hauteur: 3 à 5 étages;
- » modulation des hauteurs et volumétries pour une intégration harmonieuse avec les quartiers unifamiliaux voisins;
- » implantation parallèle à la rue et aux espaces publics;
- » stationnements intérieurs ou souterrains.

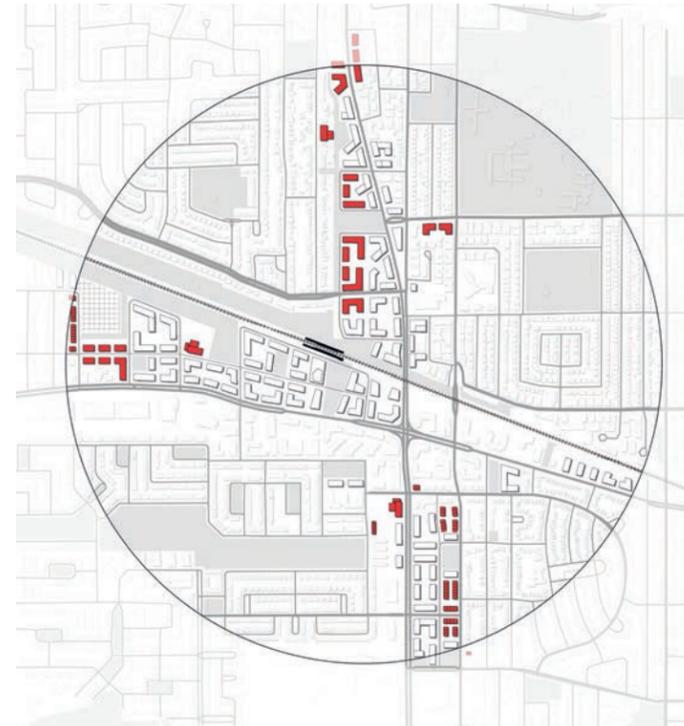


Fig. 145. Typologies de moyenne densité (3 à 5 étages)



Fig. 146. Maisons de ville de 3 étages, Île-des-Soeurs, Montréal
(Source: Proment)



Fig. 147. Plex de 3 étages, Bois-Franc, Montréal
(Source: Ecohabitation)



Fig. 148. Multiplex de 4 étages, Verdun, Montréal
(Source: Alex Saint-Jean)



Fig. 149. Immeuble à logement multiple mixte de 5 étages, Rosemont-La-Petite-Patrie, Montréal (Source: Guide Habitation)



Fig. 150. École du Trésor-du-Boisé, 4 étages, Saint-Laurent, Montréal
(Source: CSMB)



Fig. 151. École Sans-Frontières, 2-3 étages Rosemont-La-Petite-Patrie, Montréal
(Source: Nordic)

NOTE AU LECTEUR

La signature architecturale d'ensemble de l'aire TOD reste à définir. Bien qu'une harmonie soit recherchée par rapport au cadre bâti existant, il est attendu que les nouvelles constructions soient dotée d'une facture architecturale contemporaine et durable, et qui se démarque de la signature visuelle du quartier Bois-Franc.

CADRE BÂTI ET CONCEPTION DURABLE

CADRE BÂTI

BÂTIMENTS DE HAUTE DENSITÉ

Les bâtiments de haute densité (6 à 9 étages) constituent la majorité du cadre bâti proposé dans ce secteur où une densification est de mise. Il s'agit principalement d'immeubles à logements multiples, dont une partie intègre une mixité d'usages. Ainsi, certains édifices affichent un rez-de-chaussée commercial en front des grandes artères et dans les zones mixtes désignées, tandis que certains étages des bâtiments du pôle multifonctionnel sont désignés pour accueillir une proportion d'espaces à bureaux et autres services professionnels. Les principes caractérisant ces immeubles sont les suivants:

- » typologie résidentielle: immeubles à logement multiple;
- » implantation: isolée;
- » hauteur: 6 à 9 étages;
- » modulation des hauteurs et volumétries pour une intégration harmonieuse avec le cadre bâti existant et une gestion sensible des impacts éoliens et sur l'ensoleillement;
- » cours intérieurs et espaces collectifs aménagés pour favoriser la cohésion et l'interaction entre les occupants;
- » implantation parallèle à la rue et aux espaces publics;
- » stationnements souterrains;
- » immeubles mixtes (habitation, commerces et services, bureaux):
 - rez-de-chaussée commercial favorisant l'interaction avec l'espace public par une transparence des façades et des structures d'affichages sobres et élégantes;
 - mise en valeur des accès principaux aux suites commerciales par un traitement architectural distinctif;
 - accessibilité universelle des entrées extérieures menant aux suites commerciales;
 - distinction entre les usages par une variation du type d'ouverture, de la volumétrie et du traitement architectural;
 - entrées distinctes selon les différents usages;
 - gestion réfléchie des interfaces commerciales et résidentielles, notamment en ce qui a trait aux aires de livraison et d'entreposage des déchets.



Fig. 152. Typologies de haute densité (6 à 9 étages)

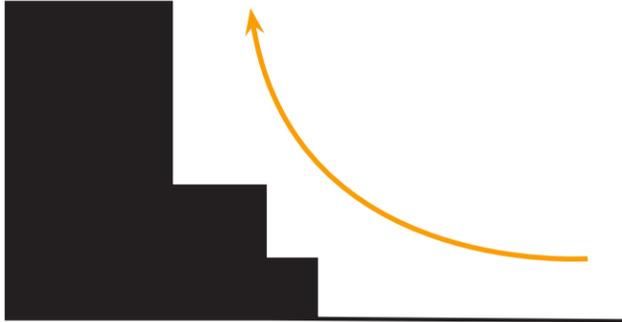


Fig. 153. Principe de modulation volumétrique favorisant une interface harmonieuse avec les bâtiments de plus faible hauteur situés en vis-à-vis



Fig. 154. Cour intérieure d'un immeuble à logement multiple, Villeray, Montréal (Source: Montréal guide condo)



Fig. 155. Immeuble à logement multiple, Rosemont, Montréal (Source: Portail Constructo)



Fig. 156. Coopérative d'habitations Le Phoenix, Saint-Laurent, Montréal (Source: Accès Condos)



Fig. 157. Immeuble à logement multiple dont les volumes sont modulés, Saint-Lambert (Source: Guide Habitation)



Fig. 158. Immeuble à logement multiple mixte (habitation/commerce), Chicago, États-Unis (Source: McCaffery Interests)



Fig. 159. Traitement architectural distinct selon les usages résidentiels et bureau d'un immeuble mixte, Lyon, France (Source: Vera et Associés architectes)

CADRE BÂTI ET CONCEPTION DURABLE

CADRE BÂTI

BÂTIMENTS REPÈRES

Des bâtiments de grande hauteur (10 étages et plus) sont proposés pour marquer la présence du pôle multifonctionnel et de la station de métro à l'angle des boulevards Marcel-Laurin et Poirier au sud. Les principales caractéristiques de ces bâtiments sont les suivantes:

- » typologies résidentielles: immeuble à logements multiples mixtes (habitations, bureaux et commerces au rez-de-chaussée);
- » implantation: isolée;
- » hauteur: 10 étages et plus;
- » gradation des hauteurs qui évite l'effet de masse, donne un effet de légèreté au bâtiment de fort gabarit et dégage des espaces pour l'aménagement de terrasses extérieures;
- » traitement architectural et volumétrique du rez-de-chaussée en interaction avec le domaine public;
- » modulation volumétrique qui tient compte des hauteurs du cadre bâti adjacent par des retraits, des jeux de volume, une gradation de la hauteur et des dégagements adéquats;
- » implantation et volumétrie minimisant l'impact éolien et sur l'ensoleillement au niveau des espaces publics et des constructions voisines;
- » stationnements souterrains.



Fig. 160. Bâtiments repères (10 étages et plus)



Fig. 161. Modulation volumétrique et gradation des hauteurs, Hambourg, Allemagne
(Source: Richard Meier & Partners)



Fig. 162. Traitement architectural du rez-de-chaussée en lien avec le domaine public, projet le Sémaphore, Saint-Malo, France
(Source: A/LTA Architectes)



Fig. 163. Bâtiment phare, Paris, France
(Source: Amonic Masson, Compté et Wollemweider)

CADRE BÂTI ET CONCEPTION DURABLE

CADRE BÂTI

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT // TRAITEMENT DES FAÇADES

- » Localisation des entrées fonctionnelles aux abords du domaine public;
- » limitation du nombre d'accès véhiculaires ou d'entrées de services assurant l'intégration fonctionnelle au réseau de circulation;
- » proscription des façades aveugles;
- » valorisation des entrées principales par un traitement architectural distinctif et un jeu de volumes;
- » découpage des façades selon une composition verticale qui rend le parcours des utilisateurs dynamiques et courts;
- » création de façades ouvertes et animées au rez-de-chaussée en préconisant un traitement transparent;
- » détails architecturaux soignés, attirant l'oeil des passants et bonifiant leur expérience (protection du soleil, de la pluie, du vent, de la neige).



Fig. 164. Façade transparente en relation avec le domaine public, Hambourg, Allemagne
(Source: GMP Architekten)

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT // MATÉRIALITÉ

- » Utilisation de matériaux nobles (bois, maçonnerie, matériaux composites durables) mettant en valeur les façades adjacentes au domaine public;
- » considérations durables dans le choix des matériaux (cycle de vie, fabrication à partir de matières recyclables ou de ressources renouvelables, etc.)
- » revêtements extérieurs diversifiés afin d'éviter l'homogénéité du cadre bâti;
- » conception architecturale contribuant à la lisibilité du bâtiment dans son environnement et à la lisibilité des espaces;
- » disposition et traitement architectural des entrées permettant d'assurer leur visibilité et leur repérage dans le contexte environnant.



Fig. 166. Façade mêlant maçonnerie et bois, Montpellier, France
(Source: Archilovers)



Fig. 165. Détails architecturaux égayant le parcours piéton, Sydney, Australie
(Source: Neri & Hu)



Fig. 167. Marquage de l'entrée principale, Boston, États-Unis
(Source: Newbury Street)

CADRE BÂTI ET CONCEPTION DURABLE

CRITÈRES D'ARCHITECTURE DURABLE

Les nouvelles constructions s'inspirent des meilleures stratégies de développement durable et visent à respecter des standards élevés de construction écologique. Elles s'inscrivent dans la mouvance du design biophilique, consistant à intégrer des éléments de la nature dans notre environnement et à concevoir des endroits inspirants qui établissent un contact entre les êtres humains et leur milieu (air frais, lumière du jour, contact avec l'eau, liens visuels vers l'extérieur, etc.). Les nouvelles constructions cherchent également à limiter leur empreinte environnementale par une panoplie de mesures durables. De plus, la certification environnementale des projets est encouragée, voire exigée dans certains cas.

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT // BÂTIMENT DURABLE

- » certification environnementale reconnue (LEED ou autre) pour les nouvelles constructions et l'aménagement de quartiers (encouragée ou exigée selon la nature du projet);
- » utilisation d'énergies renouvelables (énergie solaire, géothermie, biomasse, etc.) prise en compte dans la conception architecturale;
- » isolation du bâtiment afin de limiter au maximum les pertes thermiques en faisant usage de matériaux dont l'indice de résistance thermique [RSI] est élevé tout en étant composé de matériaux sains (stratégies d'isolation et d'étanchéité supérieures aux normes du CNEB 2011);
- » utilisation de matériaux concourant à la réduction de sa consommation d'énergie (matériaux à forte inertie thermique);
- » dimensionnement et positionnement des ouvertures conçus en fonction de l'orientation du soleil et favorisant une ventilation et un éclairage naturels du bâtiment;
- » utilisation de matériaux produits localement;
- » utilisation de matériaux écoresponsables (ex.: FSC);
- » utilisation de matériaux produits à partir de matières recyclées, recyclables ou de ressources renouvelables;
- » intégration de murs végétaux, de toits verts ou de toits à haute réflectance solaire (IRS) limitant l'effet d'îlot de chaleur;
- » qualité de l'environnement intérieur garanti par un système de ventilateur-récupérateur de chaleur (VRC) écoénergétique qui minimise la présence de contaminants dans l'air ambiant (sur humidité, combustion, composés organiques volatils [COV], radon, etc.);
- » limitation de la consommation en eau potable et prévision de la récupération efficace des eaux grises;
- » utilisation d'éclairage extérieur limitant la pollution lumineuse.

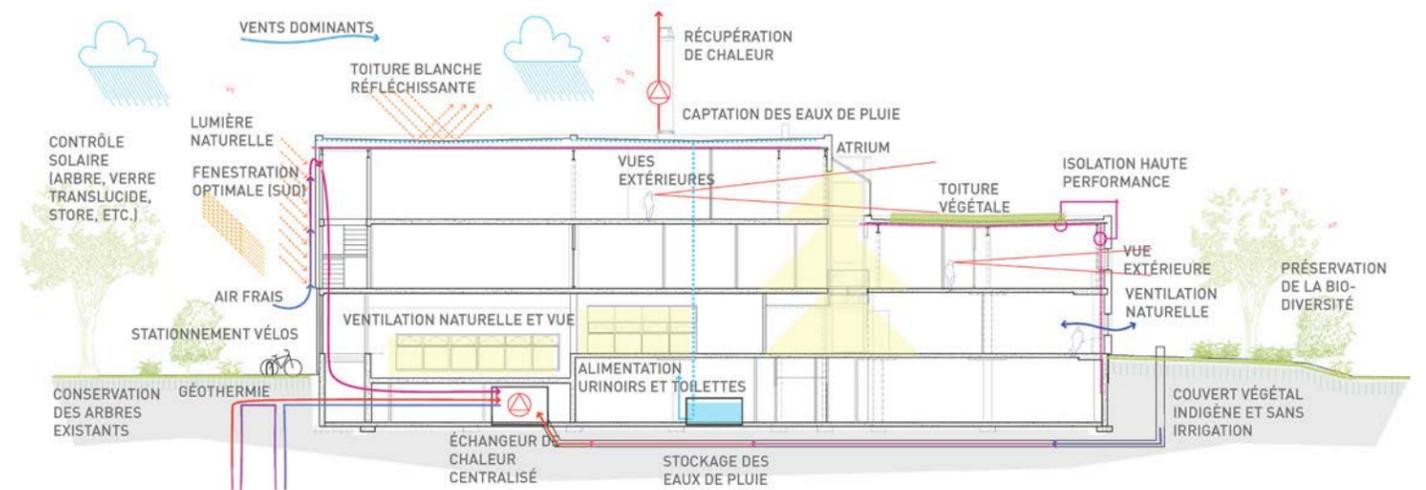


Fig. 168. Coupe schématique illustrant les principes de construction écologique
(Source: Provencher_Roy)



Fig. 169. Premier bâtiment net zéro à Montréal, Ahuntsic-Cartierville
(Source: Stantec)



Fig. 170. Complexe de la Place des Nations, certifié LEED Or, Bois-Franc, Saint-Laurent
(Source: Sotramont)

CADRE BÂTI ET CONCEPTION DURABLE

GESTION ÉCOLOGIQUE DES PRÉCIPITATIONS

Les principes d'aménagements visent la gestion durable des eaux pluviales. Cette approche de planification tend à reproduire le cycle naturel de l'eau à l'aide de diverses stratégies. Ces stratégies ont comme principaux objectifs de limiter la consommation d'eau, d'augmenter le potentiel de biorétention, de stimuler la récupération des eaux afin de réduire la pression sur les infrastructures municipales. Ainsi, les principes proposés s'intègrent aux bâtiments, au domaine privé ainsi qu'au domaine public.

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT // GESTION DURABLE DES EAUX PLUVIALES

- » minimisation des superficies imperméables et intégration de mesures de gestion durable des eaux pluviales à l'échelle du terrain privé (ex.: matériaux de revêtement perméable, barils récupérateurs d'eau de pluie, jardins de pluie, etc.);
- » infiltration des eaux dans le sol privilégiée par l'utilisation de pavé perméable et de surfaces végétalisées, tant sur le domaine public que privé;
- » aménagement de noues (fossés) végétalisées et fosses de végétations aux abords des axes de mobilité, lorsque possible;
- » aménagement d'ouvrages de rétention (bassin de rétention sec ou intégré à un aménagement paysager) privilégié au sein des nouveaux espaces publics et recommandé sur le domaine privé;
- » captation des eaux pluviales par une sélection d'espèces végétales maximisant la performance de biorétention;
- » intégration de bandes filtrantes végétalisées (gazon et autres plantes) dans les cours permet le filtrage, l'écoulement et l'infiltration des eaux;
- » intégration de différentes mesures de réduction de la consommation d'eau et de récupération des eaux pluviales et grises à même les nouvelles constructions.



Fig. 171. Jardin de pluie, Côte-des-Neiges, Montréal
(Source: Catalyse urbaine)



Fig. 172. Bassin de rétention, Campus Outrement de l'Université de Montréal
(Source: Provencher_Roy)



Fig. 173. Aménagement paysager favorable à la biorétention
(Source: Ashley Blazina)



Fig. 174. Baril d'eau de pluie sur le domaine privé
(Source: Grey Water Action)

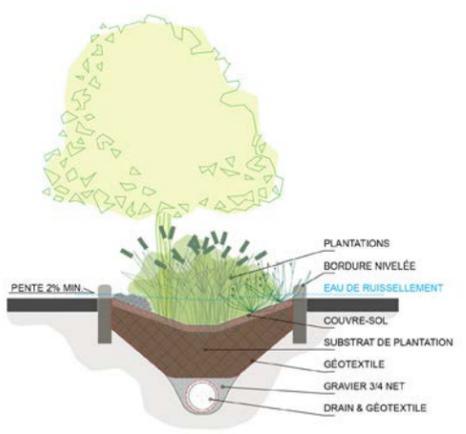


Fig. 175. Schéma d'une noue paysagère
(Source: Provencher_Roy)



Fig. 176. Matériaux de revêtement de sol (béton poreux, pavé alvéolé, mailles de plastique et interbloc) favorisant l'infiltration d'eau
(Source: Divers)

08

PROGRAMME FONCTIONNEL

Le programme fonctionnel illustre le potentiel de densification de la proposition d'aménagement en exposant le nombre de logements anticipés par la proposition ainsi que les superficies selon les fonctions urbaines.

PROGRAMME FONCTIONNEL

Le programme fonctionnel présente le potentiel de développement issu de la proposition d'aménagement détaillé précédemment. Cette section expose une estimation de la répartition de l'espace en termes d'usage ainsi qu'une évaluation du nombre de logements créés.

MÉTHODOLOGIE

Les zones de référence pour le calcul de la superficie des terrains développables sont indiquées au plan ci-contre. Les limites des zones suivent le cadastre existant, dans la mesure du possible. Les zones comprennent les îlots des nouveaux développements ainsi que la trame de rue et les servitudes créées. La superficie de terrain développable est employée pour mesurer la proportion occupée par les parcs et espaces verts.

NOTE AU LECTEUR

Les statistiques exposées dans la présente section expriment un potentiel à interpréter avec prudence puisqu'il s'agit d'une vision d'aménagement et non de projets immobiliers concrets, et puisque la méthodologie ne tient pas compte de la diversité de dimensions de logements pouvant être offerte à même chaque typologie résidentielle dans la réalité.

Concernant l'estimation du nombre de logements, le calcul se base en partie sur la superficie nette habitable par immeuble. La superficie nette habitable est estimée à 85% de la superficie brute. Elle vise à exclure du calcul l'espace dédié au fonctionnement de l'immeuble tels que les espaces collectifs, les cages d'escalier, les ascenseurs, etc. Afin d'évaluer le nombre moyen de logements par immeuble, la superficie nette habitable est divisée par la superficie type d'une unité de logement. Cette dernière est variable selon la typologie résidentielle, comme il est présenté ci-contre.

La densité résidentielle est mesurée en fonction du nombre de logements estimé et de la superficie développable à laquelle a été retranché la superficie occupée par les infrastructures (ex.: poste de transformation hydro-électrique), les institutions (ex.: écoles primaires) ainsi que les parcs de quartier, le cas échéant.

Typologie résidentielle	Superficie moyenne par unité
Maison de ville (2 à 3 étages)	216 m ² / log.
Plex et multiplex (3 à 5 étages)	110 m ² / log.
Immeuble à logement multiple (6 étages et plus)	95 m ² / log.

7 670
NOUVEAUX
LOGEMENTS

17 %
PARCS ET ESPACES
VERTS COMPOSENT
L'AIRE TOD

104 000 m²
de nouveaux
parcs et
espaces
verts



Fig. 177. Plan type pour le calcul de superficie développable

PROGRAMME FONCTIONNEL

PROGRAMME FONCTIONNEL - AIRE TOD BOIS-FRANC

Superficie totale de l'aire TOD	3 140 000 m ²	314 ha
Superficie visée par un redéveloppement (totale)	578 406 m ²	58 ha

Usages	Superficie brute (m ²)
Commercial	37 685
Bureau	39 628
Institutionnel	23 330

Habitation	Logements (nombre estimé)
Maison de ville et plex	6
Multiplex (3 à 5 étages)	1243
Immeuble à logement multiple (6 étages et plus)	6419
Total	7 668

Parcs et espaces verts proposés et mis en valeur	Superficie (m ²)	
Parc de voisinage	29 044	
Parc de quartier	8 950	
Place publique	19 615	
Corridor vert (incluant la mise en valeur de l'emprise ferroviaire nord-ouest)	110 897	
Espace vert valorisé (incluant la mise en valeur du terrain des Sœurs de la Providence)	131 717	
Total	Superficie (m²)	% Aire TOD
Nouveaux parcs et espaces verts	104 347	3,3%
Parcs et espaces verts (existants et proposés)	531 552	16,9%

Trame viaire proposée	Superficie (m ²)	% de la superficie visée par le redéveloppement
Rue locale	39 676	6,9%
Rue partagée	9 898	1,7%
Total	49 575	8,6%

PÔLE MULTIMODAL



Fig. 178. Grand ensemble (rouge) redéveloppé dans le pôle multifonctionnel

SECTEUR DU PÔLE MULTIMODAL PROGRAMME FONCTIONNEL

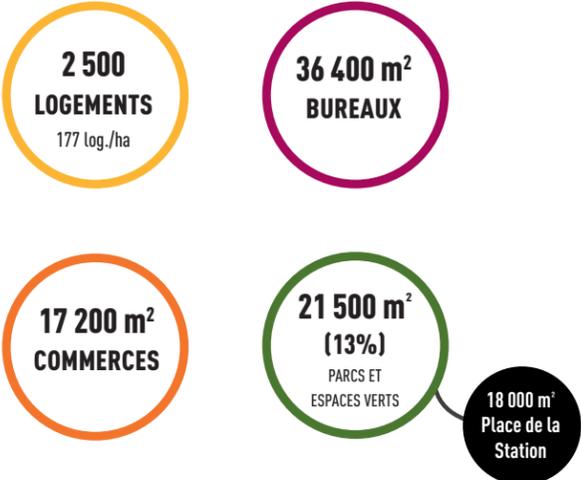
Usages	Superficie brute (m ²)
Commercial	17 253
Bureau	36 413
Institutionnel	7 010

Infrastructures	Superficie brute (m ²)
Réseau viaire proposé	17 941

Habitation	Logements (nb)
Maison de ville et plex (3 étages et moins)	0
Multiplex (3 à 5 étages)	74
Immeuble à logement multiple (6 étages et plus)	2423
Total	2 497
Densité résidentielle brute (log./ha)*	177

*Note: La densité résidentielle est calculée en fonction de la superficie couverte par le grand ensemble caractérisant le secteur. À cette superficie, ont été retirés les espaces occupés par la place publique de la station.

Parcs et espaces verts proposés	Superficie (m ²)	% de la superficie redéveloppée*
Parcs et espaces publics	21 501	13,5%



PROGRAMME FONCTIONNEL

SECTEUR NORD

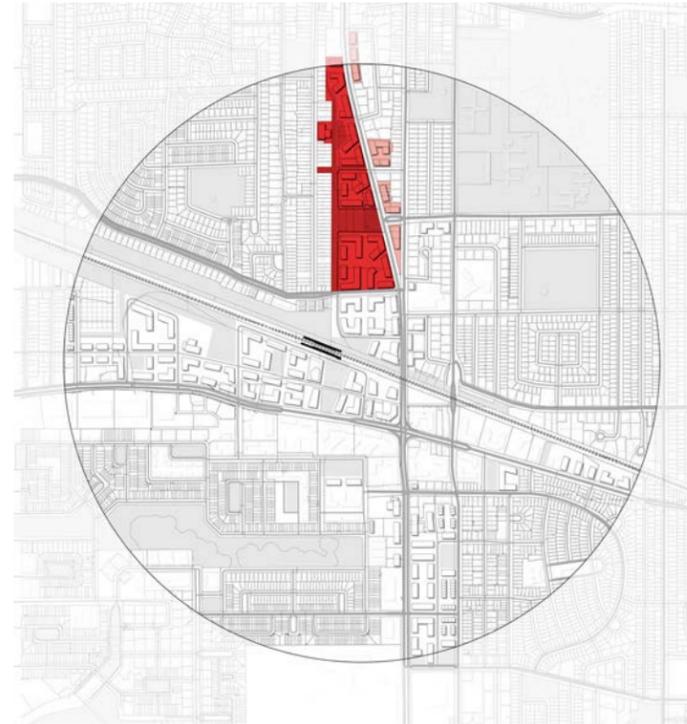


Fig. 179. Grand ensemble (rouge) et terrains redéveloppés (rose) dans le secteur nord

SECTEUR NORD PROGRAMME FONCTIONNEL

Usages	Superficie brute (m ²)
Commercial	7 844
Bureau	-
Institutionnel	4 860

Infrastructures	Superficie brute (m ²)
Réseau viaire proposé	6 148

Habitation	Logements (nb)
Maison de ville et plex (3 étages et moins)	0
Multiplex (3 à 5 étages)	623
Immeuble à logement multiple (6 étages et plus)	867
Total	1 490
Densité résidentielle brute (log./ha)*	115

*Note: La densité résidentielle est calculée en fonction de la superficie couverte par le grand ensemble caractérisant le secteur. À cette superficie, ont été retirés les espaces occupés par l'école.

Parcs et espaces verts proposés	Superficie (m ²)	% de la superficie redéveloppée*
Parcs et espaces publics	26 103	25,5%

*Note: Le pourcentage de parcs et espaces verts est calculé en fonction de la superficie couverte par le grand ensemble caractérisant le secteur.

**1 500
LOGEMENTS**
115 log./ha

**1
ÉCOLE**

**7 800 m²
COMMERCES**

**26 100 m²
(26%)
PARCS ET
ESPACES VERTS**

**15 500 m²
Piste multi-
fonctionnelle**

SECTEUR SUD



Fig. 180. Grand ensemble (rouge) et terrains redéveloppés (rose) dans le secteur sud

SECTEUR SUD PROGRAMME FONCTIONNEL

Usages	Superficie brute (m ²)
Commercial	5 386
Bureau	-
Institutionnel	5 730

Infrastructures	Superficie brute (m ²)
Réseau viaire proposé	10 058

Habitation	Logements (nb)
Maison de ville et plex (3 étages et moins)	6
Multiplex (3 à 5 étages)	146
Immeuble à logement multiple (6 étages et plus)	1172
Total	1 324
Densité résidentielle brute (log./ha)*	146

*Note: La densité résidentielle est calculée en fonction de la superficie couverte par le grand ensemble caractérisant le secteur. À cette superficie, ont été retirés les espaces occupés par l'école.

Parcs et espaces verts proposés	Superficie (m ²)	% de la superficie redéveloppée*
Parcs et espaces publics	9 361	11,5%

*Note: Le pourcentage de parcs et espaces verts est calculé en fonction de la superficie couverte par le grand ensemble caractérisant le secteur.

**1 300
LOGEMENTS**
146 log./ha

**1
ÉCOLE**

**5 400 m²
COMMERCES**

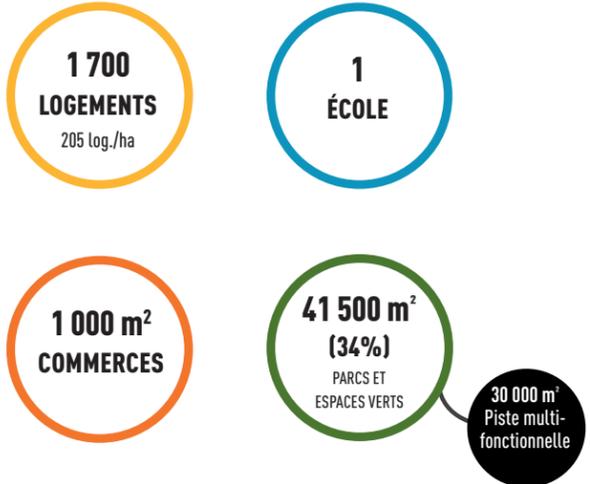
**9 400 m²
(12%)
PARCS ET
ESPACES VERTS**

PROGRAMME FONCTIONNEL

SECTEUR OUEST



Fig. 181. Grand ensemble (rouge) et terrains redéveloppés (rose) dans le secteur ouest



SECTEUR OUEST PROGRAMME FONCTIONNEL

Usages	Superficie brute (m ²)
Commercial	1 055
Bureau	-
Institutionnel	5 730

Infrastructures	Superficie brute (m ²)
Réseau viaire proposé	14 104
Poste de transformation hydroélectrique	26 417

Habitation	Logements (nb)
Maison de ville et plex (3 étages et moins)	0
Multiplex (3 à 5 étages)	305
Immeuble à logement multiple (6 étages et plus)	1369
Total	1 674
Densité résidentielle brute (log./ha)*	205

*Note: La densité résidentielle est calculée en fonction de la superficie couverte par le grand ensemble caractérisant le secteur. À cette superficie, ont été retirés les espaces occupés par l'école, le poste d'Hydro-Québec et le parc de quartier. La superficie occupée par ces équipements est plus grande que celle dans les autres secteurs, ce qui augmente la densité résidentielle brute.

Parcs et espaces verts proposés	Superficie (m ²)	% de la superficie redéveloppée*
Parcs et espaces publics	41 489	33,5%

*Note: Le pourcentage de parcs et espaces verts est calculé en fonction de la superficie couverte par le grand ensemble caractérisant le secteur.

SECTEUR EST

Le secteur est ne comprend pas de grand ensemble de redéveloppement continu sur le territoire comme l'on peut retrouver dans les autres secteurs. En effet, ce secteur est principalement composé du secteur de Revitalisation urbaine intégrée (RUI) ainsi que de plusieurs terrains voués au redéveloppement et localisés de manière disparate. Pour ces raisons, le calcul de densité résidentielle ne peut être réalisé pour ce secteur.



Fig. 182. Terrains redéveloppés (couleur pleine) ou mis en valeur (hachuré) dans le secteur est

PROGRAMME FONCTIONNEL

Usages	Superficie brute (m ²)
Commercial	6 147
Bureau	-
Institutionnel	-

Infrastructures	Superficie brute (m ²)
Réseau viaire proposé	1 324

Habitation	Logements (nb)
Maison de ville et plex (3 étages et moins)	0
Multiplex (3 à 5 étages)	94
Immeuble à logement multiple (6 étages et plus)	588
Total	682

Parcs et espaces verts proposés	Superficie (m ²)
Parcs et espaces publics	5 893



PROGRAMME FONCTIONNEL

NOTE SUR LES ÉCOLES

Les nouvelles écoles proposées au concept d'aménagement de l'aire TOD sont présentées à titre indicatif en les localisant sur les terrains propices au redéveloppement pour tenir compte des besoins actuels et anticipés des résidents. Les terrains offrant une superficie de 10 000 à 11 000 mètres carrés sont priorités afin de répondre aux standards reconnus pour l'implantation d'un bâtiment de 3 à 5 étages et d'une cour d'école. Cependant, l'école illustrée en marge de la rue Cousineau au sein du secteur nord n'offrant pas cette superficie, il est proposé d'aménager un parc-école à l'est de la piste multifonctionnelle pour offrir un espace extérieur de qualité aux élèves. Les terrains propices au redéveloppement étant tous situés à proximité des sources de contraintes que sont les voies de circulation à haut débit et la voie ferrée, il importe d'éloigner le plus possible les constructions des sources de bruit, et de rendre leur accès sécuritaire pour les usagers.

Par ailleurs, d'autres immeubles appartenant à la Commission scolaire de Montréal (CSDM) pourraient éventuellement répondre aux besoins en termes d'équipement scolaires du côté de l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville. Le premier est localisé environ 400 mètres au nord des limites de l'aire TOD, soit au 6520 boul. Gouin Ouest. Il s'agit d'un immeuble désaffecté et offrant les caractéristiques requises pour l'aménagement d'une école primaire. Le second, situé au 11760, avenue Robert-Giffard, abrite actuellement le Centre de la petite enfance Cartierville et pourrait éventuellement être reconverti advenant le départ du CPE, ou encore densifié pour accueillir les deux fonctions.

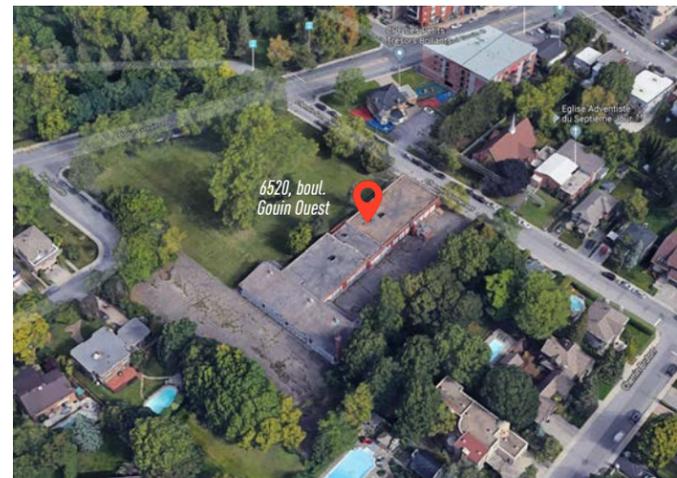
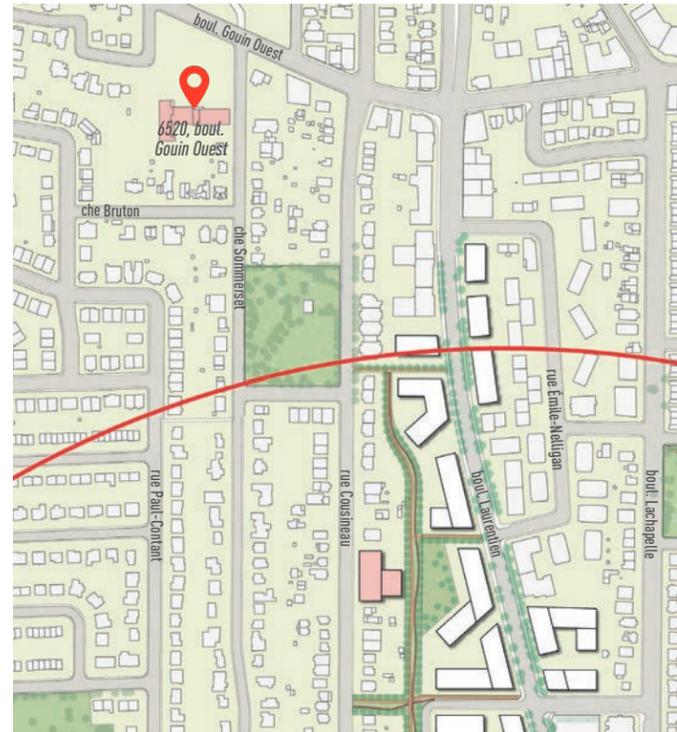


Fig. 183. Immeuble du 6520, boulevard Gouin Ouest (CSDM)
(Source photo: Google Maps)

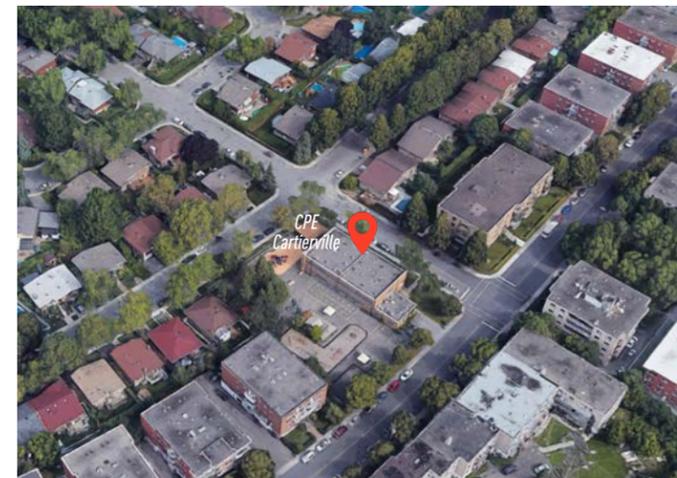
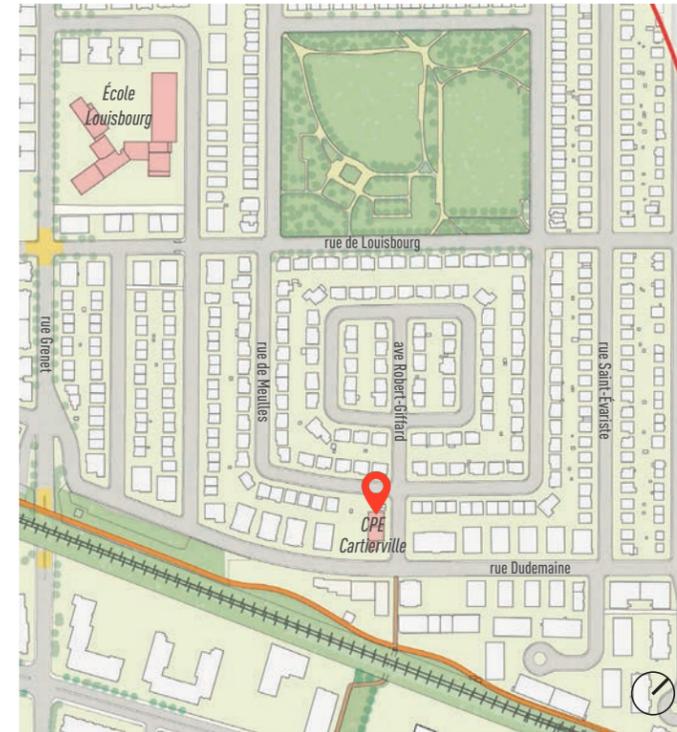


Fig. 184. Immeuble du 11 760, avenue Robert-Giffard (CPE Cartierville, CSDM)
(Source photo: Google Maps)

MOBILITÉ DURABLE

GRANDES ORIENTATIONS DES ORGANISMES PUBLICS DE TRANSPORT EN COMMUN

Les organismes publics de transport en commun (OPTC) sont responsables d'exploiter les services de transport collectif et de transport adapté sur leur territoire respectif. Dans la région métropolitaine de Montréal, elles comptent Exo, le Réseau de transport de Longueuil (RTL), la Société de transport de Laval (STL), la Société de transport de Montréal (STM), CDPQ Infra et éventuellement l'organisme qui assurera la mise en service du Réseau express métropolitain (REM).

L'implantation prochaine du REM à la station Bois-Franc viendra bonifier considérablement l'offre de transport collectif, particulièrement la desserte offerte par la STM ainsi que par la STL, qui opère quelques autobus en direction des stations de métro Côte-Vertu et Henri-Bourassa.

REFONTE DES RÉSEAUX PAR LA SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE MONTRÉAL (STM)

La Société de transport de Montréal (STM) a lancé en 2018 un processus visant la refonte de son réseau d'autobus. Celle-ci, en lien avec le développement urbain, est coordonnée avec la mise en service de grands projets tels que celui du REM et du prolongement de la ligne bleue. Des consultations publiques sont prévues où la STM présentera la démarche ainsi que les orientations globales et locales de sa refonte. Des ateliers seront prévus pour échanger avec la population afin de rendre le réseau plus attrayant. Le tout en vue de répondre efficacement aux besoins des citoyens en termes de mobilité.

La STM envisage une modification des patrons de déplacements avec l'arrivée du REM à Bois-Franc, auquel s'ajoutera la densification en cours et à venir de l'aire TOD. Ainsi, la refonte du réseau présente des opportunités prometteuses en vue d'insuffler un transfert modal vers les transports collectifs via une offre de transport collectif fiable, efficace et diversifiée. Considérant la fréquence élevée prévue par le service du REM, le réseau STM devra assurer le rayonnement des déplacements depuis et à partir de la station Bois-Franc. La STM souhaite miser sur la complémentarité des modes afin de à créer des rabattements forts entre le REM, les pôles d'emplois et les secteurs résidentiels. La fréquence des lignes étant corrélée avec l'achalandage, une densification du secteur crée les conditions gagnantes en vue de viabiliser le

service et d'encourager son expansion. La STM estime que la création d'un milieu de vie dense et diversifié encouragera les déplacements avec les arrondissements voisins pour lesquels, un réseau de transport collectif accessible, fiable et efficace est tout désigné pour maximiser les retombées positives, tant au niveau économique qu'environnemental, d'un projet tel que le TOD Bois-Franc.

La refonte des réseaux de la STM est aussi liée à l'arrivée progressive de 300 nouveaux autobus en 2020, annoncée récemment par le gouvernement du Québec et la Ville de Montréal. Ces ajouts permettront, dans un premier temps, de répondre aux besoins de mitigation liés à la fermeture partielle de la ligne de train de banlieue empruntant le tunnel du mont Royal (occasionnée par la construction du réseau du REM). Des ajouts de service sont également prévus dans plusieurs secteurs, notamment dans l'arrondissement Saint-Laurent, afin d'améliorer la desserte dans les secteurs d'emplois et pour réduire l'entassement sur certaines lignes. À terme, les autobus utilisés en mitigation seront réintroduits dans le service régulier.

Enfin, la refonte est l'occasion de considérer l'ensemble des changements majeurs à survenir dans le secteur afin que le réseau résultant puisse prendre tous ces intrants en considération. Notons que, lors des consultations publiques et de la charrette d'idéation organisée pour le projet du TOD Bois-Franc, les éléments suivants ont cependant été mentionnés par les participants :

- » ajouter une ligne offrant un service est-ouest continu sur Henri-Bourassa ;
- » mettre en place davantage de voies réservées ;
- » augmenter la fréquence dans le secteur résidentiel Bois-Franc ;
- » assurer le lien entre la station REM et les pôles d'emplois de Saint-Laurent et Ahuntsic.

BONIFICATION DE LA DESSERTE DE LA SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE LAVAL (STL)

La Société de transport de Laval (STL) estime que la mise en service du REM à la station Bois-Franc attirera un plus grand volume d'usagers du transport collectif, dont plusieurs résidents de Laval. Afin de satisfaire la future demande, la STL envisage bonifier son service vers la station Bois-Franc, tout en conservant sa desserte des stations de métro Côte-Vertu et Henri-Bourassa qui permettent d'accéder à des destinations différentes de celles atteintes par le REM. De plus, dans la refonte de ses réseaux, la STL s'intéresse à la convivialité dans les transferts modaux vers le REM ainsi que vers les lignes d'autobus de la STM.

Ainsi, la STL désire offrir à sa clientèle la possibilité d'un vaste éventail de destinations en assurant en tout temps une desserte vers les réseaux de métro et du REM ainsi que certaines destinations importantes du secteur. Les grands projets de mobilité du secteur offriront à la STL une opportunité pour revoir ses lignes d'autobus afin d'améliorer les déplacements des usagers du transport collectif.

PLANIFICATION STRATÉGIQUE DE L'AUTORITÉ RÉGIONALE DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN (ARTM)

L'ARTM est l'agence responsable de planifier le développement des transports collectifs dans la région métropolitaine. Elle élabore présentement son premier Plan stratégique de développement (PSD) qui établira une vision cohérente du développement du transport collectif et de la mobilité des personnes à l'échelle métropolitaine jusqu'en 2050. Cet outil de planification contribuera notamment à la mise en œuvre des orientations métropolitaines découlant du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). Parmi ces orientations, la CMM vise à orienter 60 % de la croissance démographique autour des points d'accès du réseau structurant de transport collectif. La présente démarche de planification détaillée contribuera à l'atteinte de cette cible. De même, le développement d'un mode performant est une occasion à saisir pour améliorer la mobilité des personnes du secteur à l'étude, notamment en facilitant les déplacements actifs vers et depuis la future station du REM.

POTENTIEL PROLONGEMENT DE LA LIGNE ORANGE

Le prolongement de la branche ouest de la ligne orange est étudié depuis plusieurs années. Rappelons les trois scénarios relatif au potentiel prolongement de la ligne orange qui ont servis de prémisses à la planification détaillée:

- A** aucun prolongement de la ligne de métro orange (station REM uniquement);
- B** prolongement de la ligne de métro orange jusqu'à Bois-Franc;
- C** prolongement de la ligne de métro orange jusqu'à la station Montmorency (Laval).

Les dernières études démontraient que le potentiel raccordement de la gare de train de banlieue Bois-Franc au réseau de métro entraînerait des bénéfices substantiels. Or, la substitution du réseau de train de banlieue pour le service structurant du REM aurait pour effet de décupler ces bénéfices. Effectivement, une connexion de deux modes lourds viendrait augmenter significativement la résilience des réseaux et permettrait répartir la charge aux périodes de fort entassement. Cela aurait un impact fort positif au niveau de l'expérience client et la fidélisation les utilisateurs de la mobilité durable. Enfin, cela permettrait d'augmenter le retour sur investissement du projet de garage Côte-Vertu dont la conception a été faite en considérant un éventuel prolongement tant au niveau de l'exploitation que pour le stationnement des trains.

Pour la STL, le potentiel prolongement de la ligne de métro jusqu'à la station Bois-Franc ou la station Montmorency représenterait des économies importantes en frais d'exploitation qui pourraient être réinvestis dans l'offre afin de maximiser les retombées positives du projet d'autant plus que le territoire de Laval fait partie des secteurs de la CMM où la croissance de la population est la plus importante. En effet, une nouvelle station de métro plus près du territoire Lavallois permettrait aux autobus de la STL de se connecter plus rapidement au réseau de métro. Le terminus Côte-Vertu pourrait ainsi voir une diminution de la fréquentation des autobus de la STL, sans toutefois l'éliminer complètement.

MOBILITÉ DURABLE

ARRIMAGE DES RÉSEAUX

DES INFRASTRUCTURES EN TRANSPORT COLLECTIF À PLANIFIER

L'avènement prochain du Réseau express métropolitain et le prolongement potentiel de la ligne de métro orange ont le potentiel de faire de la station Bois-Franc un nœud de mobilité intermodale particulièrement structurant pour la région de Montréal. Dans cette optique, la vision d'aménagement de l'aire TOD, axée sur la multiplication des liens actifs sur le territoire, vise à améliorer de façon substantielle l'expérience des piétons, cyclistes et autres usagers de la mobilité active. L'offre en transport alternatif à l'automobile s'en trouvera grandement améliorée, laissant présager une modification des habitudes de transport dans un futur plus ou moins rapproché.

Alors que la Société de transport de Montréal (STM) et la Société de transport de Laval (STL) ont entamé leur réflexion sur la refonte de leurs réseaux d'autobus, et notamment aux abords de la station Bois-Franc, la desserte du pôle multifonctionnel pourrait varier considérablement, et tout particulièrement en fonction des scénarios de prolongement de la ligne orange.

En fonction de la concrétisation de l'un ou l'autre des scénarios susmentionnés, le nombre de lignes d'autobus convergeant vers la station Bois-Franc variera et la nécessité d'aménager un ou des terminus d'autobus, leur configuration et leur localisation dépendront des résultats d'une réflexion de fond basée sur différents critères de rendement et d'efficacité.

Dans le cadre du présent exercice de planification détaillée, deux zones pouvant potentiellement accueillir un terminus d'autobus sont identifiées au nord et au sud de la station du REM. Ces zones sont localisées à proximité des édifices du REM pour faciliter le transfert entre réseaux (intermodalité), et d'une superficie assez importante pour assurer une flexibilité de leur utilisation. Même sans avoir de certitude au niveau de la configuration des terminus, certains critères de conception sont établis (voir section sur les *terminus d'autobus* subséquente) et font consensus auprès des OPTC concernés.

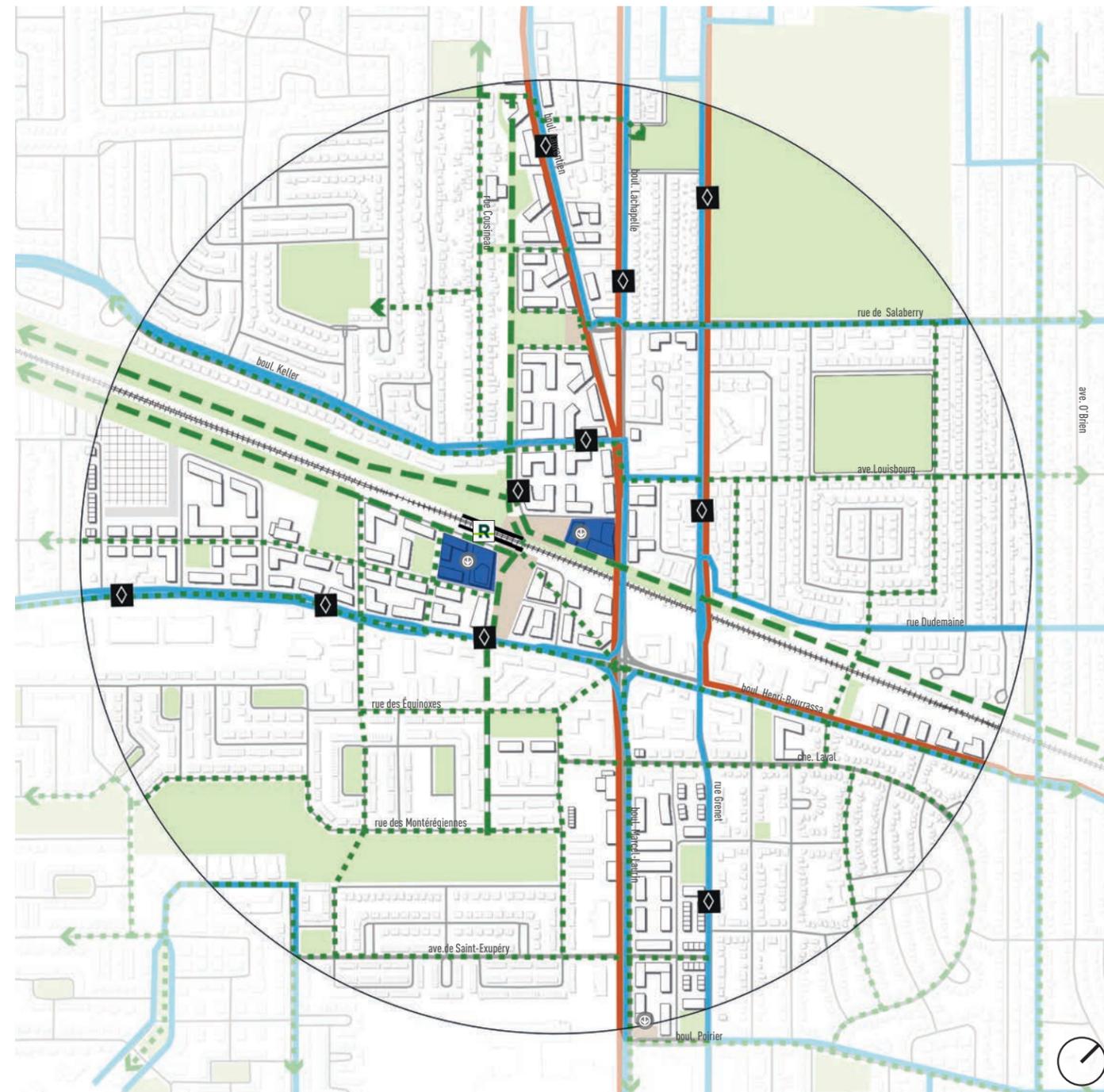


Fig. 185. Plan synthétique des circuits de mobilité durable de l'aire TOD Bois-Franc

MOBILITÉ DURABLE

ARRIMAGE DES RÉSEAUX

PÔLE MULTIFONCTIONNEL - ACCÈS PRIVILÉGIÉ POUR LES USAGERS DU TRANSPORT ACTIF ET COLLECTIF

Dans le cadre de la vision d'aménagement pour l'aire TOD Bois-Franc, il est à noter que les usagers des modes de transport actif et collectif ont la priorité par rapport aux automobilistes. Le cas échéant, les autobus pourront accéder au terminus du nord par le boulevard Keller et/ou au terminus sud via une voie d'accès réservée parallèle au corridor vert longeant la place publique. Des voies réservées pour autobus sont également prévues sur les boulevards Henri-Bourassa et Keller pour assurer la fluidité des déplacements des autobus. Les piétons et cyclistes bénéficient de la présence des corridors verts, de la rue partagée et des autres sentiers actifs leur permettant d'accéder à la station intermodale en empruntant des tracés intuitifs, conviviaux et sécuritaires. L'accès des automobilistes au dépose-minute d'environ une dizaine de places est quant à lui possible par le prolongement de la rue Wilfrid-Reid via le boulevard Henri-Bourassa. L'emprunt de la rue partagée, où la vitesse de circulation est réduite, devrait être limité.

Par ailleurs, la vision du REM consiste à optimiser l'intermodalité aux abords de la station, et c'est pourquoi il est primordial d'intégrer les accès du métro aux édicules du REM et aux terminus d'autobus. Des bornes de vélo-partage sont également proposées de part et d'autre de la station REM, tandis que des cases de stationnement dédiées à l'autopartage sont à prévoir au sein des aires de stationnement souterraines des bâtiments bordant la place publique (voir détails dans la section sur la *gestion du stationnement* plus loin).



Fig. 186. Schéma des circulations et arrimage des différents réseaux aux abords de la station intermodale

- Parc ou espace vert
- Rue
- Station REM
- Potentielle édicule de métro (localisation approximative et à titre indicatif)
- Zone potentielle pour terminus d'autobus (STM et/ou STL)
- Accès terminus
- Voie réservée pour autobus
- Dépose-minute (± 10 places au sud et ± 5 places au nord)
- Accès dépose-minute
- Rue partagée
- Feux de circulation
- Réseau de déplacement actif
- Services de vélo-partage (localisation approximative et à titre indicatif)
- Services d'autopartage (localisation approximative et à titre indicatif)

MOBILITÉ DURABLE

TERMINUS D'AUTOBUS ET ÉDICULES DE MÉTRO

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT // TERMINUS D'AUTOBUS

Malgré l'incertitude actuelle concernant les besoins en quais et la localisation optimale des terminus de la STM et de la STL, les principes d'aménagement suivants font consensus auprès des OPTC et administrateurs publics, et devront être respectés pour l'aménagement d'un terminus au sein du pôle multifonctionnel:

- » le terminus est localisé de manière à minimiser les distances pour les correspondances avec le REM à court terme et avec le métro à plus long terme;
- » idéalement, les autobus ne partagent pas l'accès routier au terminus avec les autres modes motorisés;
 - * si c'est inévitable, des mesures sont mises en place pour s'assurer que les mouvements d'entrée et de sortie des autobus ainsi que l'insertion des autobus dans la circulation puissent se faire de manière efficace et sécuritaire;
- » l'aménagement du terminus est prévu pour limiter les intrusions d'usagers dans les zones réservées à la circulation des autobus pour des raisons de sécurité;
- » s'il est souhaitable de concentrer les entrées et les sorties des autobus depuis et vers le terminus afin de limiter les impacts sur la quiétude des alentours, il faut néanmoins prévoir 2 accès au terminus et 2 chemins d'accès vers celui-ci;
- » le terminus est configuré pour minimiser son impact sur la qualité urbaine du pôle multifonctionnel; il est soit intégré au rez-de-chaussée d'un bâtiment ou aménagé en souterrain;
- » des mesures de mitigation des nuisances sont mises de l'avant pour favoriser une cohabitation harmonieuse avec les usages riverains;
- » les aménagements intérieurs comme extérieurs favorisent la qualité de l'expérience et la sécurité des usagers, et intègrent des mesures visant l'accessibilité universelle.

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT // ÉDICULES DE MÉTRO

Encore une fois, l'incertitude quant aux scénarios de prolongement de la ligne orange empêche la définition de critères très précis. Néanmoins, il est admis que l'implantation d'édicules de métro dans l'aire TOD devra respecter les principes d'aménagement présentés ci-dessous:

- » à même le pôle multifonctionnel, l'édicule est localisé de manière à minimiser les distances pour les correspondances avec le REM et le réseau d'autobus;
 - * idéalement, le réseau de métro partage une entrée commune avec le REM;
 - * si ce n'est pas possible, une connexion souterraine entre les réseaux du REM et du métro est privilégiée;
- » les aménagements intérieurs comme extérieurs de l'édicule favorisent la qualité de l'expérience et la sécurité des usagers, et intègrent des mesures visant l'accessibilité universelle.



Fig. 187. Terminus intégré à un projet de logement social, Station de métro Rosemont, Montréal (Source: Mtl Urb)

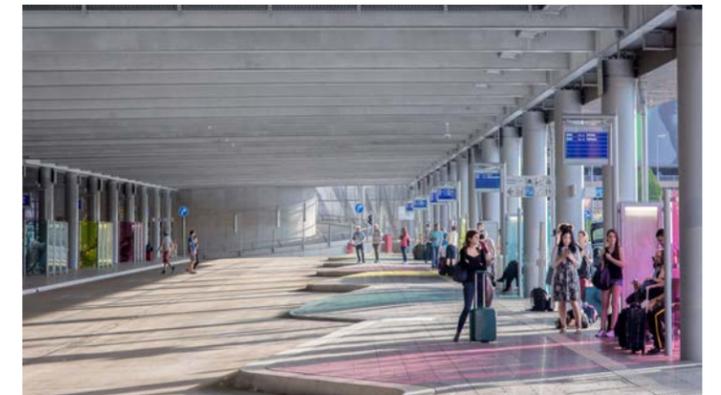


Fig. 188. Aménagements intérieurs conviviaux et sécuritaires du terminus d'autobus, Aéroport de Stuttgart, Allemagne (Source: Wulf Architekten)



Fig. 189. Terminus intégré à un projet mixte (résidence pour personnes âgées/bureau), Station de métro Jean-Talon, Montréal (Source: Résidence en harmonie)



Fig. 190. Verdissiment des espaces fonctionnels extérieurs, Station Rueil, Paris, France (Source: Urbicus)



Fig. 191. Centre de transport Bellechasse de la STM, partiellement aménagé en souterrain (Source: Canadian Architects)



Fig. 192. Édicule de métro Vendôme de la STM, aménagé pour assurer l'accessibilité universelle (Source: STM)

MOBILITÉ DURABLE

GESTION DU STATIONNEMENT

Tandis que les aires de stationnement sont particulièrement omniprésentes dans le paysage actuel, leur gestion est une composante clé de la planification de l'aire TOD Bois-Franc. La présente stratégie de stationnement poursuit l'ambition d'optimiser l'offre de stationnement eu égard à la nouvelle dynamique territoriale suivant l'arrivée du REM, et de stimuler l'utilisation des modes de transport durable. Elle vise aussi à réduire considérablement l'empreinte visuelle de l'automobile dans le paysage urbain en favorisant une intégration paysagère, environnementale et architecturale des infrastructures de stationnement.

STATIONNEMENT INCITATIF

Des études d'opportunités et des négociations avec CDPO Infra devront être entamées rapidement pour définir les composantes spatiales et opérationnelles des stationnements incitatifs du REM suivant le réaménagement du pôle multifonctionnel. Alors qu'à court terme 740 places de stationnements aménagées à aire ouverte seront conservées en marge de station, le présent exercice de vision mise plutôt sur une optimisation de l'utilisation du sol pour l'aménagement d'espaces publics et la construction de bâtiments mixtes de haute densité.

Ainsi, il est envisagé que dans un horizon de 10 ans et plus, le stationnement incitatif du REM sera aménagé en sous-terrain et que le nombre de cases disponibles sera réduit. L'accès à la station du REM par voiture devrait en effet devenir marginal puisqu'il s'agira d'un pôle multimodal, desservi par une diversité de réseaux de transport actif et collectif, notamment le réseau de métro.

GESTION DU STATIONNEMENT SUR LE DOMAINE PUBLIC

Le stationnement sur rue et au sein des espaces publics fera l'objet des mesures d'optimisation. Parmi celles-ci, les mesures envisagées comprennent:

- » la tarification des cases de stationnement sur rue près des zones commerciales pour décourager leur occupation par un seul véhicule durant de longues périodes (ex. : horodateur);
- » l'installation de bornes de recharges pour véhicules électriques;

- » l'adoption de mesures de stationnement préférentielles sur les rues locales près du pôle multimodal pour éviter que les stationnements sur rue soient utilisés autrement que par les résidents immédiats (ex. : système de vignettes, etc.);
- » prévoir des cases de stationnement préférentielles sur rue à l'autopartage, aux vélos et aux voitures électriques.

GESTION DU STATIONNEMENT SUR LE DOMAINE PRIVÉ

L'objectif de gestion optimale du stationnement au sein de l'aire TOD aura une incidence sur la réglementation d'urbanisme des deux arrondissements concernés. À ce titre, il importe de mentionner que leur cadre normatif respectif prévoit déjà une réduction du nombre minimal des cases exigé à proximité des stations de métro et des gares de trains de banlieue. Cette réduction est actuellement de l'ordre de 50% dans un rayon de 400 mètres à Ahuntsic-Cartierville, et de 40% dans certaines zones à Saint-Laurent. Dans le cadre du présent exercice de planification détaillée, il est prévu d'appliquer ces normes à l'ensemble de l'aire TOD.

Par ailleurs, une stratégie d'optimisation de la gestion du stationnement privé dans l'aire TOD sera élaborée par chaque Arrondissement en fonction du contexte qui leur est propre et des dispositions réglementaires en vigueur. De façon générale, les dispositions suivantes seront visées:

- » l'enfouissement des aires de stationnement pour les habitations multifamiliales;
- » une réduction du nombre de cases minimales requis (Ahuntsic-Cartierville);
- » la mutualisation des aires de stationnement entre différents usages;
- » une bonification des dispositions réglementaires concernant le verdissement des aires de stationnement (Ahuntsic-Cartierville);
- » une augmentation du nombre de supports à vélos exigés pour les usages résidentiels, commerciaux et institutionnels;
- » l'inclusion de cases réservées à l'autopartage et aux personnes à mobilité réduite pour les habitations multifamiliales et les usages commerciaux et institutionnels;

- » l'inclusion de bornes de recharges pour véhicules électriques pour les habitations multifamiliales et les usages commerciaux et institutionnels;
- » la mise en place un programme de rachat de cases de stationnement (fonds de compensation) exemptant les promoteurs de construire le nombre de cases de stationnement minimum en échange d'une compensation financière. Celle-ci peut être réinvestie par l'Arrondissement pour construire et entretenir des cases de stationnements publics, améliorer leur impact visuel et environnemental ou même encourager l'utilisation d'autres modes de transport que l'automobile.

Les tableaux ci-joints présentent à titre indicatif les ratios de stationnement visés en se basant sur les dispositions réglementaires actuelles les plus strictes des deux arrondissements:

USAGES	RATIO MINIMAL	RATIO MAXIMAL	SPÉCIFICATIONS
Habitation unifamiliale et bifamiliale	1 case / unité	2 cases / unité	-
Multiplex (3 à 4 logements)	1 case / unité	1,5 cases / unité	-
Habitation multifamiliale (5 logements ou plus)	0,6 case / unité	1 case / unité	Toutes les cases doivent être aménagées en sous-sol ou en souterrain, à l'exception de <u>10%</u> du nombre minimal de cases requises réservées aux visiteurs et qui peuvent être aménagées à l'extérieur.
Logement social	0,30 case / unité	0,45 case / unité	Au moins <u>50%</u> des cases doivent être aménagées à l'intérieur et en souterrain. Toutefois, <u>10%</u> des cases doivent être réservées aux visiteurs et peuvent être aménagées à l'extérieur.
Logement abordable	0,40 case / unité	0,75 case / unité	
Habitation de 5 logements ou plus avec services (habitation collective)	0,25 case / unité	0,375 case / unité	Toutes les cases doivent être aménagées en sous-sol ou en souterrain, à l'exception de <u>10%</u> du nombre minimal de cases requises réservées aux visiteurs et qui peuvent être aménagées à l'extérieur.
Bureau	1 case / 200 m ²	1 case / 100 m ²	Certaines variations du ratio de stationnement peuvent s'appliquer selon la nature de l'usage (ex.: clinique médicale).
Commerce	1 case / 200 m ²	1 case / 75 m ²	-
Équipement collectif	1 case / 300 m ²	1 case / 75 m ²	-

Fig. 194. Ratios de référence pour le stationnement véhiculaire associé aux différents usages de l'aire TOD Bois-Franc

VOCATION DES CASES DE STATIONNEMENT	RATIO MINIMAL
Services d'autopartage	1 case / 20
Personnes à mobilité réduite	1 case / 100
Bornes de recharge pour véhicules électriques	1 borne / 50 cases

Fig. 193. Ratios de référence visant à promouvoir l'autopartage, un accès facilité aux personnes à mobilité réduite, et l'utilisation de véhicules électriques au sein des stationnements

MOBILITÉ DURABLE

GESTION DU STATIONNEMENT

CRITÈRES D'AMÉNAGEMENT // AIRES DE STATIONNEMENT SOUS-TERRAINES

- » minimisation du nombre d'entrées et de voies d'accès à l'aire de stationnement depuis le domaine public et mise en commun de celles-ci lorsque possible;
- » intégration architecturale des points d'accès au stationnement sous-terrain;
- » mesures d'apaisement de la circulation ainsi que des aménagements délimitant clairement un cheminement piéton sécuritaire (ex. : matériaux distinct ou marquage au sol, etc.)

CRITÈRES D'AMÉNAGEMENT // AIRES DE STATIONNEMENT DE SURFACE

- » implantation en cour arrière et adoption de mesures limitant l'impact visuel (ex.: écran visuel, mur végétal, implantation sous terrasse, etc.);
- » verdissement des aires de stationnement de surface par des îlots de verdure et la plantation d'arbres dont la canopée couvre minimalement 40% de la surface une fois arrivés à maturité;
- » intégration de mesures de drainage pour les stationnements de surfaces (ex. noue en bordure de l'aire de stationnement);
- » utilisation d'un revêtement perméable, poreux ou comportant un indice de réflectance solaire élevé;
- » minimisation du nombre d'entrées et de voies d'accès à l'aire de stationnement depuis le domaine public et mise en commun de celles-ci lorsque possible;
- » mesures d'apaisement de la circulation ainsi que des aménagements délimitant clairement un cheminement piéton sécuritaire (ex. : matériaux distinct ou marquage au sol, etc.)



Fig. 195. Stationnements dissimulés sous les terrasses, Fribourg-en-Brisgau, Allemagne
(Source: Vivre en Ville)

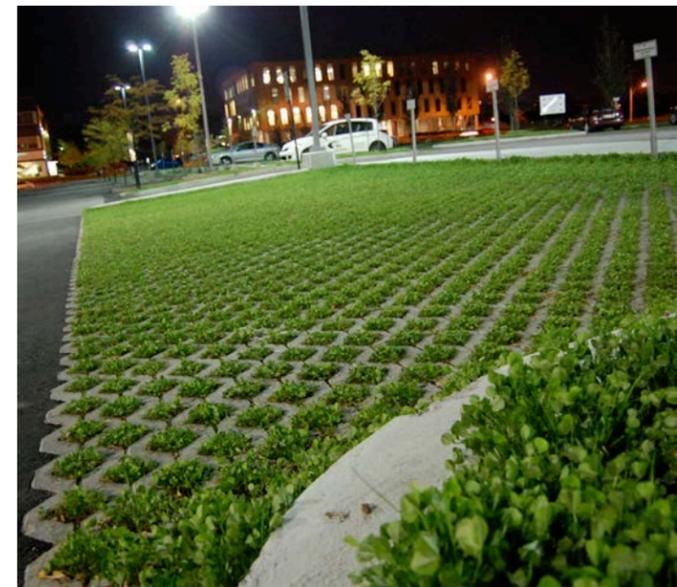


Fig. 196. Revêtement perméable, Technopôle Angus
(Source: Catherine Rivard)



Fig. 197. Cases de stationnement réservées au covoiturage et aux véhicules électriques, Complexe Desjardins
(Source: AVEQ)



Fig. 198. Stationnement pour vélo abrité
(Source: GFLRPC)



Fig. 199. Noue paysagère en bordure d'un stationnement de surface, Habitations Jeanne-Mance, Montréal
(Source: Médiaterre)

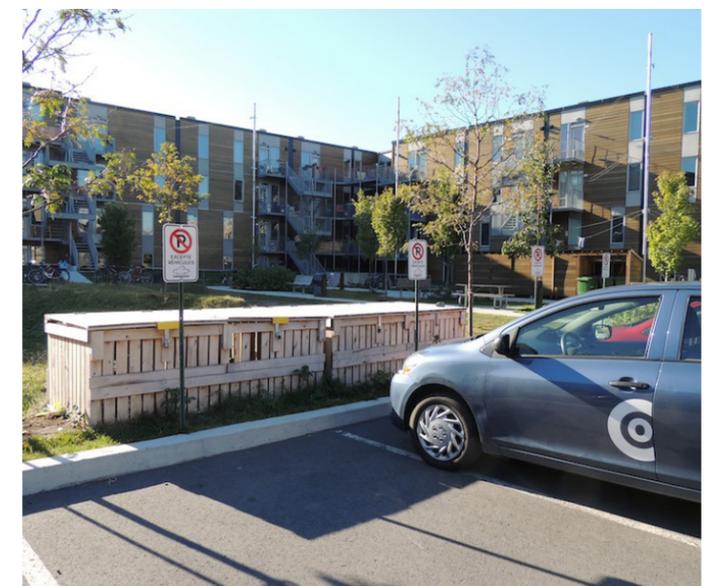


Fig. 200. Cases de stationnement réservées au covoiturage, Coopérative Coteau vert, Montréal
(Source: Vivre en ville)

10

MISE EN OEUVRE

La présente section expose les éléments de mise en oeuvre selon les phases de développement projetées, celles-ci étant étroitement liées aux enjeux opérationnels. Elle présente également les plans des usages et des hauteurs qui devront se traduire dans les outils d'urbanisme pour assurer la mise en oeuvre de la vision, ainsi qu'un plan d'action à déployer à court, moyen et long terme pour concrétiser la démarche de redéveloppement de l'aire TOD. Enfin, les stratégies de mitigation des nuisances et d'inclusion sociale, de même qu'une analyse financière associée au projet complètent ce chapitre.

MISE EN OEUVRE

PLAN DES USAGES

La proposition d'aménagement introduit une mixité d'activités dans l'aire TOD. Cette mixité s'opère tant à l'échelle de la rue (mixité horizontale) qu'au sein d'un même bâtiment (mixité verticale). Malgré une diversification des usages, la fonction résidentielle demeure dominante dans l'aire TOD. À ce propos, la proposition d'aménagement révèle un potentiel de densification important, notamment aux abords du pôle multimodal.

Ces formes bâties denses sont compensées par la création de nouveaux parcs et espaces publics qui ponctuent l'aire TOD. Ceux-ci agissent comme des espaces de dilatation et de socialisation. Ces espaces jouissent d'une localisation stratégique par leur proximité aux centralités et aux réseaux de mobilité. La synergie entre les usages profite aux espaces publics qui s'avèrent animés à toute heure de la journée.

Au même titre, la synergie entre les usages est optimisée pour la répartition de l'activité commerciale. Les commerces et services occupent les rez-de-chaussée des immeubles mixtes et contribuent à l'animation de l'espace public, notamment des grands axes de transit. La fonction commerciale se concentre à des lieux névralgiques qui profitent d'un achalandage généré par les pôles commerciaux actuels (ex. : Pôle Wilfrid-Reid), des accès au transport collectif (ex. : Station du REM, potentielle station de métro Poirier) ou d'équipements collectifs. La localisation des commerces et services préserve les lieux d'ancrage existants et les consolide.

De nouveaux équipements collectifs complètent l'offre existante en comblant les besoins exprimés par la collectivité et ceux occasionnés par l'arrivée d'une nouvelle population. Les équipements collectifs sont localisés à la fois au cœur des quartiers et à proximité des axes de mobilité structurants.

Des espaces de bureaux font également leur apparition dans l'aire TOD. Ceux-ci se regroupent essentiellement au croisement de l'emprise ferroviaire et des boulevards Laurentien, Marcel-Laurin et Henri-Bourassa. Cet endroit est tout indiqué pour accueillir de nouvelles activités économiques tertiaires qui tireront profit de l'immédiate proximité au pôle multimodal.

Enfin, le poste de transformation hydroélectrique est relocalisé à l'ouest de l'aire TOD de manière à dégager le potentiel des terrains voisins du pôle multimodal et optimiser l'utilisation du sol à ses abords.

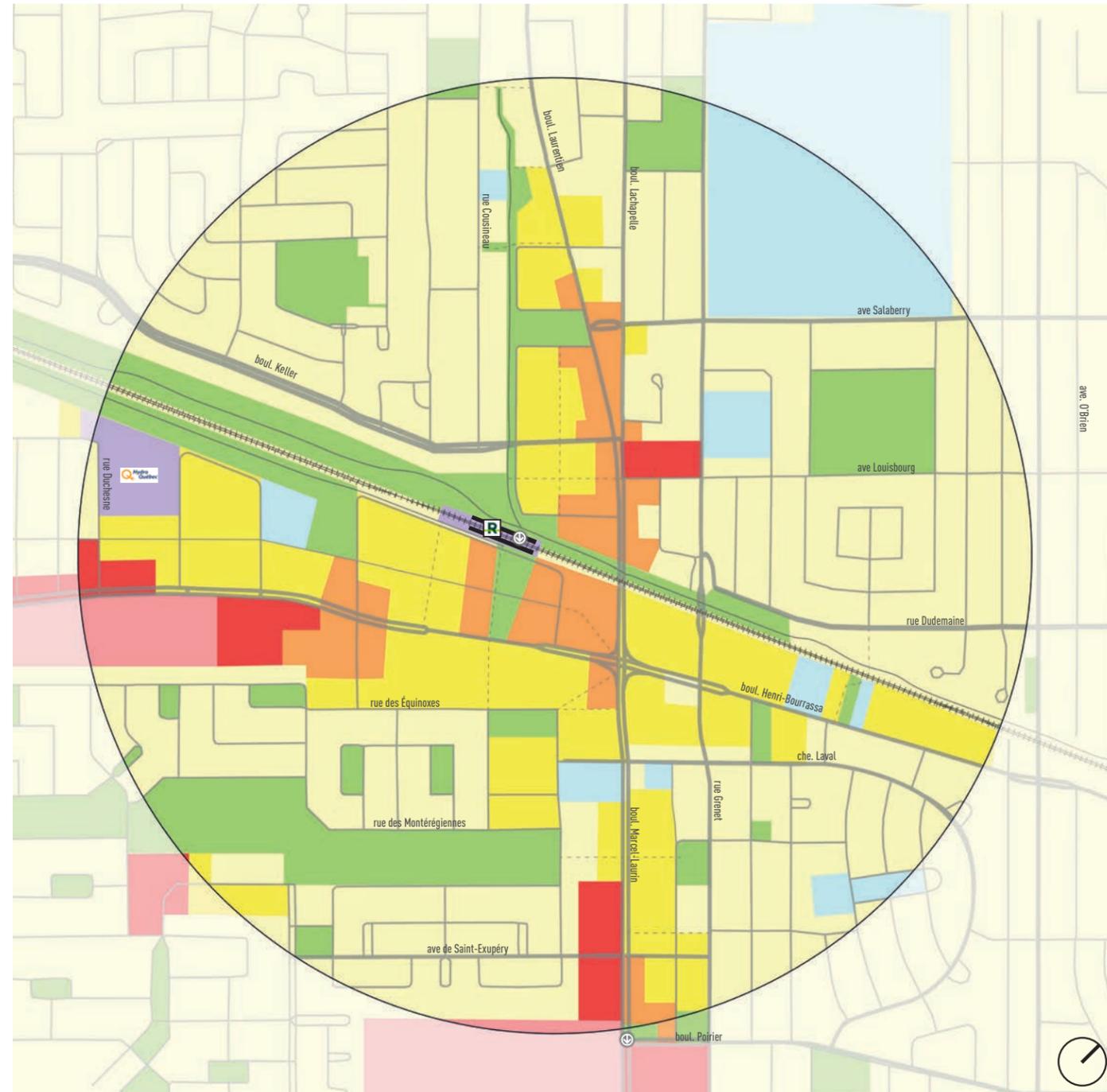


Fig. 201. Plan des usages

MISE EN OEUVRE

PLAN DES HAUTEURS

Les hauteurs permises sont établies en vue d'optimiser le potentiel d'utilisation du sol et de maximiser le développement des terrains à distance de marche des accès de transport collectif structurant. De plus, les hauteurs sont modulées depuis ces pôles et décroissent progressivement vers les quartiers résidentiels de manière à s'intégrer au tissu existant avec cohérence.

La gradation des hauteurs tient compte du grain bâti des quartiers adjacents qui est principalement composé de bâtiments de 1 à 2 étages. Par conséquent, des bâtiments de moyenne densité (3 à 5 étages) sont privilégiés aux interfaces avec les quartiers existants afin d'arrimer harmonieusement les nouveaux développements au tissu d'insertion.

Un cadre bâti de haute densité compose le tissu redéveloppé et encadre les grands axes de transit et les espaces publics. Les bâtiments varient de 4 à 7 étages le long du boulevard Laurentien et de 6 à 9 étages le long des boulevards Henri-Bourassa et Marcel-Laurin. Le long de ces grands boulevards, un front bâti continu rééquilibre l'espace dédié à l'automobile et améliore la qualité du paysage urbain. De plus, l'encadrement bâti des espaces publics est hautement lié au type d'ambiance qu'on y retrouve, à ses qualités paysagères, entre autres.

Enfin, les bâtiments de plus forte hauteur sont situés aux abords de la station intermodale et de la potentielle station de métro Poirier afin de maximiser le potentiel qu'offrent ces terrains. Ainsi, on y trouve des bâtiments de 10 étages et plus dont certains marquent le paysage. Ces nouveaux bâtiments repères signalent la présence des points d'accès au transport collectif.

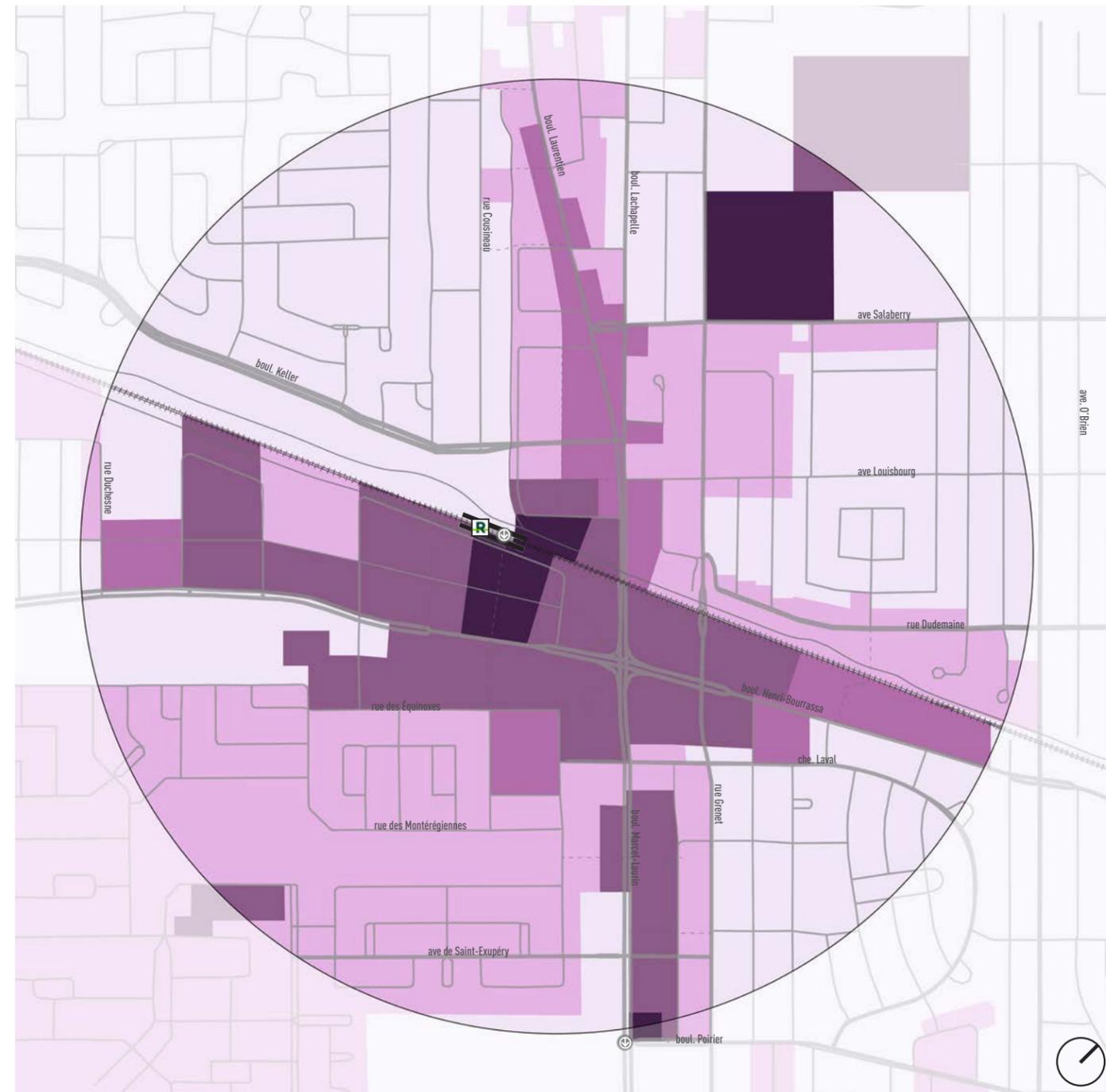


Fig. 202. Plan des hauteurs

- 1 à 2 étages
- 3 à 5 étages
- 4 à 7 étages
- 6 à 9 étages
- 10 étages et plus
- Station REM
- Potentielle station de métro (localisation approximative et à titre indicatif)

NOTE AU LECTEUR

Le plan des hauteurs est à interpréter avec nuance puisqu'il intègre les parcs et espaces verts, qui ne comprennent pas de constructions (à l'exception des chalets de parcs ou autres équipements de ce genre). Il importe aussi de rappeler que les hauteurs présentées représentent une vision et ne sont pas définitives. Chaque projet sera évalué au cas par cas, et la hauteur et la densité de ceux-ci devront être encadrées afin de préserver l'échelle humaine des milieux de vie. Cette évaluation tiendra compte des caractéristiques du cadre bâti existant, ainsi que des impacts éoliens, sur l'ensoleillement et la circulation.

MISE EN OEUVRE

GRANDS ENJEUX OPÉRATIONNELS

UNE MISE EN OEUVRE TRIBUTAIRE D'ENGAGEMENT MULTIPARTITE

En préambule de la présentation de la stratégie de mise en oeuvre, il importe de souligner que la concrétisation de la vision de revitalisation de l'aire TOD Bois-Branc est tributaire de l'engagement de multiples parties prenantes d'aller de l'avant avec la réalisation de certains projets clés.

En premier lieu, une série de mesures devront être négociées avec la CDPQ Infra, notamment pour assurer la sécurité et la convivialité des déplacements actifs vers le pôle intermodal et entre les quartiers. Elles comprennent, sans s'y limiter:

- 1 l'aménagement d'un passage souterrain non tarifé dans l'axe de l'édicule du REM, dont les terrains sont la propriété de la CDPQ Infra;
- 2 l'implantation de la véloroute dans les emprises excédentaires du REM (et mise en valeur des emprises d'Hydro-Québec);
- 3 la mise en oeuvre de mesures visant à rendre les viaducs souterrains plus agréables et sécuritaires pour les piétons.

De surcroît, d'autres interventions négociées avec une diversité d'instances seront essentielles pour assurer la perméabilité et la qualité du tissu urbain, tout en favorisant l'utilisation des moyens de transport alternatifs à l'autosolo. Celles-ci sont:

- 4 La requalification du boulevard Henri-Bourassa;
- 5 Le potentiel prolongement de la ligne orange jusqu'à la station Bois-Franc, et éventuellement jusqu'à la station Montmorency à Laval;
- 6 La relocalisation du poste Reed et des lignes de transport aériennes d'Hydro-Québec;
- 7 L'aménagement d'une traverse ferroviaire dans l'axe des rues Robert-Giffard et de Londres;
- 8 La négociation de servitudes de passage sur le domaine privé (ex. le passage des frères Vachon à Saint-Laurent) pour assurer une multiplication des liens actifs et réduire le nombre de rues à aménager;
- 9 Le redéveloppement des terrains sous-utilisés, dont la propriété des Galeries Saint-Laurent, du centre commercial Cartierville, de l'usine Reitmans, du centre commercial Keller, etc.).

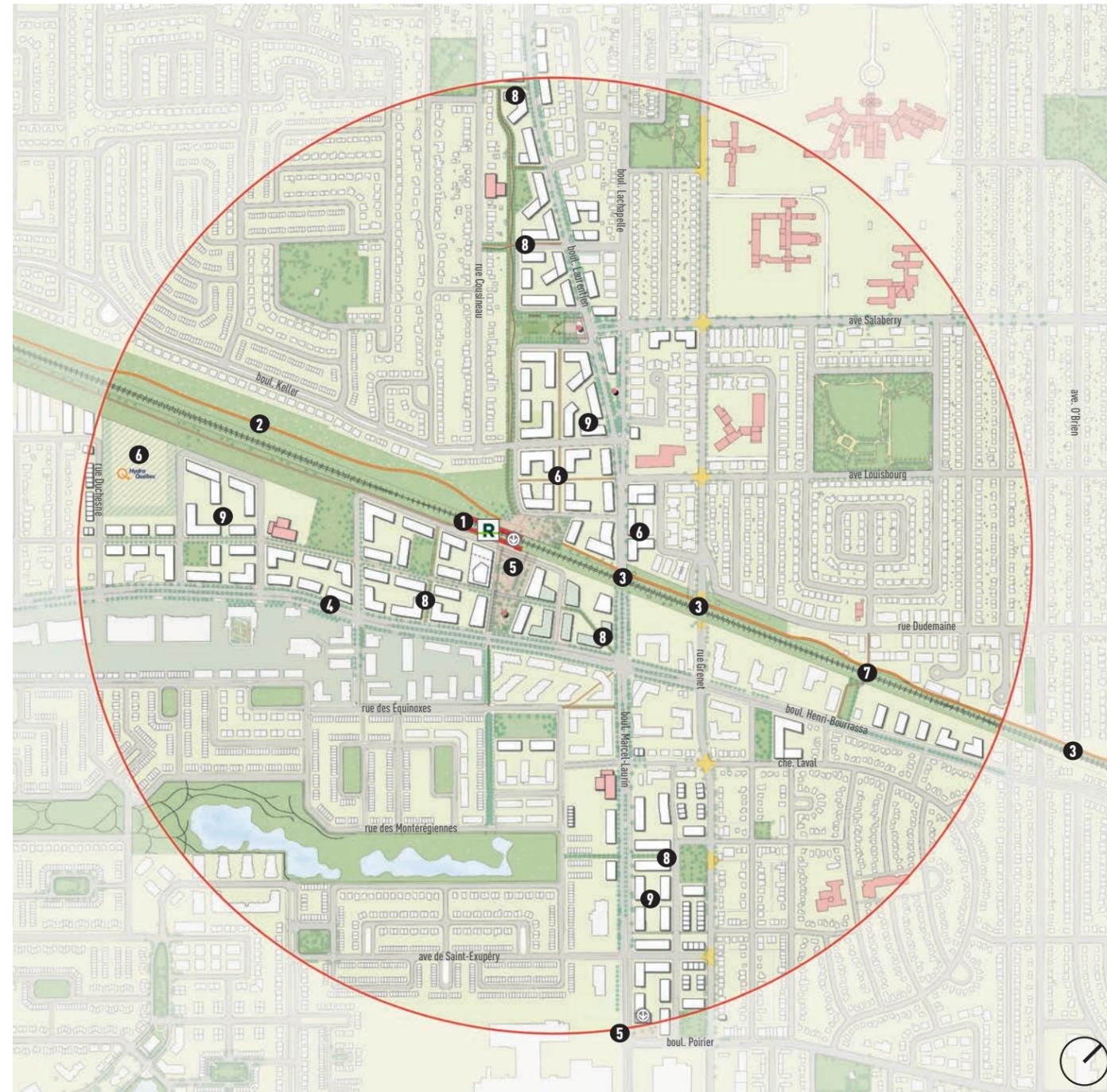


Fig. 203. Plan des enjeux opérationnels

MISE EN OEUVRE

PLAN D'ACTION

UNE DÉMARCHE DE PLANIFICATION À CONSOLIDER

Puisque le présent document ne constitue pas un document de planification au sens légal du terme, une première étape de concrétisation de la vision consistera en l'élaboration par les arrondissements Saint-Laurent et Ahuntsic-Cartierville d'un Programme particulier d'urbanisme (PPU). Celui-ci viendra consolider la vision entamée par le présent exercice et fera partie intégrante du Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal. Le PPU comprendra entre autres la vision et les orientations d'aménagement à l'échelle de l'aire TOD, le concept d'organisation spatiale et la stratégie de mise en oeuvre dans sa version plus aboutie. Il devra par ailleurs préciser les grandes affectations du territoire et les paramètres de densité applicable aux différents secteurs. Il permettra de surcroît de fixer le tracé des liens actifs et des rues, de même que la localisation des espaces publics et des équipements collectifs.

Des modifications réglementaires dites de concordantes seront adoptées conjointement au PPU, permettant de baliser l'aménagement du territoire à une échelle plus fine. Ainsi, des modifications aux règlements d'urbanisme des deux arrondissements sont à prévoir. De manière non exhaustive, les règlements suivants pourraient être modifiés:

Arrondissement Saint-Laurent:

» Règlement numéro RCA08-08-0001 sur le zonage.

Arrondissement Ahuntsic-Cartierville:

» Règlement d'urbanisme numéro 01-274.

UN PLAN D'ACTION EN AMONT DES INTERVENTIONS SUR LE TERRITOIRE

Bien que la vision d'aménagement de l'aire TOD Bois-Franc se projette sur un horizon de 20 ans et plus en termes d'interventions physiques sur le territoire, sa mise en oeuvre dépend d'actions menées de front par les Arrondissements Ahuntsic-Cartierville et Saint-Laurent, ainsi que d'autres instances concernées en amont.

La section qui suit présente une série d'actions à prévoir selon une échelle temporelle de réalisation soit à court (0-5 ans), moyen (5-10 ans) et long terme (10-20 ans). Les actions sont liées aux orientations et aux objectifs présentés au présent document.

Les parties prenantes potentiellement impliquées pour la concrétisation de chacune des actions sont aussi identifiées, à titre indicatif. Ces acteurs clés pourront participer à la prise de décision ou être consultés pour la réalisation des interventions. La stratégie vise notamment à inclure l'ensemble des forces vives des arrondissements et autres instances décisionnelles afin de contribuer collectivement aux projets de revitalisation proposés.

Le plan d'action se veut évolutif et flexible en fonction des projets en cours et des besoins exprimés par les parties prenantes. L'échelle de priorité des actions est présentée à titre indicatif et pourra être modifiée au fil du temps selon l'identification des priorités et des budgets de réalisation. Par ailleurs, d'autres interventions complémentaires pourront être entreprises par les arrondissements et d'autres parties prenantes pourraient être sollicitées aux fins de mise en oeuvre de la présente vision.

ÉCHELLE TEMPORELLE DE RÉALISATION DU PLAN D'ACTION



**ACTIONS À
COURT TERME**
0-5 ANS



**ACTIONS À
MOYEN TERME**
5-10 ANS



**ACTIONS À
LONG TERME**
10-20 ANS

MISE EN OEUVRE

PLAN D'ACTION

ACTIONS À COURT TERME (0-5 ANS)		
OBJECTIFS	ACTIONS / OUTILS	PARTIES PRENANTES
Aménager un passage souterrain non tarifé dans l'axe de l'édicule du REM	Négociation avec les parties prenantes	» Arrondissement Saint-Laurent » Ville-centre » CDPQ Infra
Fixer les tracés de rues et autres espaces publics, et apporter les modifications nécessaires au Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal	Adoption d'un programme particulier d'urbanisme (PPU)	» Arrondissements Ahuntsic-Cartierville et Saint-Laurent » Ville-centre
Établir les normes et les critères d'aménagement pour chaque secteur de l'aire TOD	Révision des règlements d'urbanisme de chaque arrondissement, incluant les objectifs et critères relatifs aux PIIA	» Arrondissements Ahuntsic-Cartierville et Saint-Laurent » Ville-centre
Entamer des démarches pour accélérer le processus décisionnel de prolongement de la ligne de métro orange	Adoption d'une résolution conjointe et négociation avec les parties prenantes	» Arrondissements Ahuntsic-Cartierville et Saint-Laurent » Ville-centre » MTQ » ARTM » STM » STL » CDPQ Infra
Assurer une intégration optimale des réseaux de transport collectif (édicules et terminus conjoints)	Négociation avec les parties prenantes, participation aux démarches de planification stratégique des organismes de transport concernés	» Arrondissement Saint-Laurent » Ville-centre » ARTM » CDPQ Infra » STM » STL
Favoriser le déploiement du Réseau express vélo, du Réseau express d'autobus et de nouvelles mesures préférentielles pour autobus sur le territoire	Négociation avec les parties prenantes, participation aux démarches de planification stratégique des organismes de transport concernés	» Arrondissements Ahuntsic-Cartierville et Saint-Laurent » Ville-centre » ARTM » STM » STL
Procéder au réaménagement du boulevard Henri-Bourassa	Conception et préparation des plans et devis, négociation avec les parties prenantes, adoption d'une résolution conjointe et d'un budget (programme triennal d'immobilisation), planification des travaux	» Arrondissement Saint-Laurent » Ville-centre » Propriétaires riverains » Citoyens
Préciser l'aménagement des rues, des liens actifs sur le domaine privé, des places publiques et des parcs prévus à court terme	Conception et préparation des plans et devis, négociation pour l'octroi de servitudes de passage (ententes de développement) et planification des travaux	» Arrondissements Ahuntsic-Cartierville et Saint-Laurent » Propriétaires terriens » Promoteurs
Développer une signature visuelle distinctive, favorisant la biodiversité et reflétant la diversité culturelle du milieu pour les espaces ciblés de l'aire TOD (Axe institutionnel Grenet, Véloroute, pistes multifonctionnelles et places publiques)	Lancement d'un concours d'architecture de paysage et d'art public impliquant les acteurs locaux	» Arrondissements Ahuntsic-Cartierville et Saint-Laurent » Experts de l'aménagement (consultants en biologie, en art public, en architecture du paysage, etc.) » CDPQ Infra » Hydro-Québec » Citoyens



ACTIONS À COURT TERME

0-5 ANS

ARTM - Autorité régionale de transport métropolitain

CDPQ Infra - Filiale Infra de la Caisse de dépôts et placements du Québec

CSDM - Commission scolaire de Montréal

CSMB - Commission scolaire Marguerite-Bourgeoys

GRT - Groupes de ressources techniques

MTQ - Ministère des Transports du Québec

PIIA - Plans d'implantation et d'intégration architecturale

PPCMOI - Projets particuliers de construction, de modification et d'occupation d'immeubles

RUI - Revitalisation urbaine intégrée

STM - Société de Transports de Montréal

STL - Société de transport de Laval

Ville-centre - Ville de Montréal

MISE EN OEUVRE

PLAN D'ACTION

ACTIONS À COURT TERME (0-5 ANS) - SUITE		
OBJECTIFS	ACTIONS / OUTILS	PARTIES PRENANTES
Planifier la relocalisation du poste Reed et des lignes de transport à haute tension d'Hydro-Québec	Négociations avec les parties prenantes	» Arrondissements Ahuntsic-Cartierville et Saint-Laurent » Hydro-Québec
Améliorer le sentiment de sécurité et la qualité paysagère du secteur de la RUI	Amorcer les projets de revitalisation de bonification des systèmes d'éclairage, plantation d'arbres sur les domaines privés et publics, ajout de mange-trottoirs	» Arrondissement Ahuntsic-Cartierville » RUI » Citoyens
Accélérer la revitalisation du cadre bâti dans le secteur de la RUI	Promotion des programmes «Rénovation à la carte», «Rénovation résidentielle majeure», «Éconologis», «Rénoclimat» et autres	» Arrondissement Ahuntsic-Cartierville » Ville-centre » Hydro-Québec » RUI » Citoyens
Soutenir les initiatives de verdissement du domaine privé dans le secteur de la RUI et réaliser un projet pilote de verdissement à caractère communautaire sur le domaine privé au sein d'un ensemble d'habitations sociales.	Promotion du programme «un arbre pour mon quartier» et lancement d'une consultation publique et d'une démarche de planification et de réalisation du projet pilote à l'image du projet «la voisinerie» dans Montréal-Nord	» Arrondissement Ahuntsic-Cartierville » RUI » Écoquartier » SOVERDI » Citoyens
Identifier les terrains propices à la construction de logements sociaux et communautaires et identifier les partenaires en amont des projets de redéveloppement	Planification, programme Accès Logis	» Arrondissements Ahuntsic-Cartierville et Saint-Laurent » Ville-centre » GRT
Implanter de nouvelles écoles sur les terrains ciblés au sein de l'aire TOD	Négociations et ententes de développement avec les parties prenantes	» Arrondissements Ahuntsic-Cartierville et Saint-Laurent » CSDM et CSMB » Propriétaires terriens » Citoyens
Aménager un centre communautaire et culturel dans le bâtiment situé au 12 225, rue Grenet	Consultation publique avec les citoyens et les organismes communautaires, planification des travaux et réalisation des travaux d'aménagement	» Arrondissement Ahuntsic-Cartierville » Organismes communautaires » Citoyens



ACTIONS À COURT TERME (SUITE) 0-5 ANS

MISE EN OEUVRE

PLAN D'ACTION

ACTIONS À MOYEN TERME (5-10 ANS)		
OBJECTIFS	ACTIONS / OUTILS	PARTIES PRENANTES
Prolonger la Véloroute / Réseau vélo métropolitain vers l'est et entamer les efforts de verdissement et de réaménagement le long du tracé	Adoption d'une résolution conjointe et d'un budget (programme triennal d'immobilisation), conception et préparation des plans et devis, négociation avec les parties prenantes (servitudes)	<ul style="list-style-type: none"> » Arrondissements Ahuntsic-Cartierville et Saint-Laurent » Ville-centre » CMM » CDPQ Infra » Hydro-Québec » Propriétaires riverains » Citoyens
Aménager les pistes multifonctionnelles vers le pôle multimodal central	Adoption d'une résolution conjointe et d'un budget (programme triennal d'immobilisation), conception et préparation des plans et devis, négociation avec les parties prenantes (servitudes, contributions aux fins de parcs, etc.)	<ul style="list-style-type: none"> » Arrondissements Ahuntsic-Cartierville et Saint-Laurent » Ville-centre » CDPQ Infra » Hydro-Québec » Propriétaires terriens » Citoyens
Procéder au réaménagement du boulevard Marcel-Laurin	Conception et préparation des plans et devis, négociation avec les parties prenantes, adoption d'une résolution conjointe et d'un budget (programme triennal d'immobilisation), planification des travaux	<ul style="list-style-type: none"> » Arrondissement Saint-Laurent » Ville-centre » Propriétaires riverains » Citoyens
Réaliser les projets de redéveloppement prévus au cours de cette période	Révision des projets soumis (règlements d'urbanisme, sur les PPCMOI, sur les ententes relatives aux travaux municipaux, etc.), négociation avec les promoteurs (ententes de développement)	<ul style="list-style-type: none"> » Arrondissements Ahuntsic-Cartierville et Saint-Laurent » CDPQ Infra » Propriétaires terriens » Promoteurs » CSDM et CSMB » Citoyens
Préciser l'aménagement des rues, des liens actifs sur le domaine privé, des places publiques et des parcs prévus à moyen terme	Planification, conception et préparation des plans et devis, négociation pour l'octroi de servitudes de passage (ententes de développement)	<ul style="list-style-type: none"> » Arrondissements Ahuntsic-Cartierville et Saint-Laurent » Propriétaires terriens » Promoteurs
Relocaliser la cour de voirie de la rue de Pontgravé et rendre ce site disponible au redéveloppement	Identification du site et relocalisation, négociations pour la vente du terrain ou le transfert de propriété à un tiers parti	<ul style="list-style-type: none"> » Arrondissements Ahuntsic-Cartierville » Promoteurs



**ACTIONS À MOYEN
TERME**
5-10 ANS

MISE EN OEUVRE

PLAN D'ACTION

ACTIONS À LONG TERME (10- 20 ANS)		
OBJECTIFS	ACTIONS / OUTILS	PARTIES PRENANTES
Réaliser les projets de redéveloppement prévus au cours de cette période	Révision des projets soumis (règlements d'urbanisme, sur les PPCMOI, sur les ententes relatives aux travaux municipaux, etc.), négociation avec les promoteurs (ententes de développement)	<ul style="list-style-type: none"> » Arrondissements Ahuntsic-Cartierville et Saint-Laurent » Hydro-Québec » Propriétaires terriens » Promoteurs » Citoyens
Préciser l'aménagement des rues, des liens actifs sur le domaine privé, des places publiques et des parcs prévus à long terme	Conception et préparation des plans et devis, négociation pour l'octroi de servitudes de passage (ententes de développement), planification des travaux	<ul style="list-style-type: none"> » Arrondissements Ahuntsic-Cartierville et Saint-Laurent » Propriétaires terriens » Promoteurs
Mettre en valeur et désenclaver la propriété des Soeurs de la Providence	Négociation avec les parties prenantes, consultation publique, élaboration du plan directeur, adoption d'une résolution et d'un budget (programme triennal d'immobilisation), conception et préparation des plans et devis, planification des travaux	<ul style="list-style-type: none"> » Arrondissements Ahuntsic-Cartierville » Représentants des Soeurs de la Providence » Citoyens » Groupes communautaires
Aménager une traverse ferroviaire dans l'axe des rues Robert-Gifard et de Londres	Conception et préparation des plans et devis, négociation avec les parties prenantes (entente de développement, servitudes de passage ou acquisition de terrains, etc.), adoption d'une résolution et d'un budget (programme triennal d'immobilisation), planification des travaux	<ul style="list-style-type: none"> » Arrondissements Ahuntsic-Cartierville et Saint-Laurent » CDPOQ Infra » Propriétaires terriens



**ACTIONS À LONG
TERME**
10-20 ANS

RESPECT DES DISPOSITIONS NORMATIVES DU SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DE L'AGGLOMÉRATION DE MONTRÉAL

La présence d'une voie ferrée principale (REM) et de voies de circulation à débit important (boulevards Henri-Bourassa, Laurentien et Marcel-Laurin) impose l'adoption de critères de conception visant à réduire l'impact du bruit et des vibrations sur les propriétés occupées par des usages sensibles (habitations, écoles, garderies, etc.).

Suivant les prescriptions contenues au document complémentaire du Schéma, les règlements d'urbanisme des deux arrondissements concernés contiennent des dispositions visant à atténuer les impacts de ces infrastructures de transport lourd, prescriptions qui devront évidemment être respectées dans le cadre des projets de redéveloppement de l'aire TOD.

Les dispositions applicables se résument de la façon suivante:

- » Un terrain ou une partie de terrain situé à moins de 75 mètres d'une limite d'emprise d'une gare de triage ferroviaire ou d'une voie ferrée principale et adjacent à cette emprise ne peut pas être occupé par un des usages sensibles si le niveau de vibration, à l'intérieur du bâtiment ou de la partie du bâtiment dans lequel s'exerce l'usage, est supérieur à 0,14 mm/s.
- » Un terrain ou une partie de terrain situé à moins de 30 mètres de l'emprise d'une voie à débit important ou d'une voie ferrée principale, indiquées à la carte 24—Réseaux ferroviaire et routier à fort débit, et adjacent à cette emprise, ne peut pas être occupé par un des usages sensibles énumérés à la section 4.8.3.1, si le niveau sonore à l'intérieur du bâtiment ou de la partie du bâtiment où s'exerce l'usage, est supérieur à 40 dBA Leq (24 h).

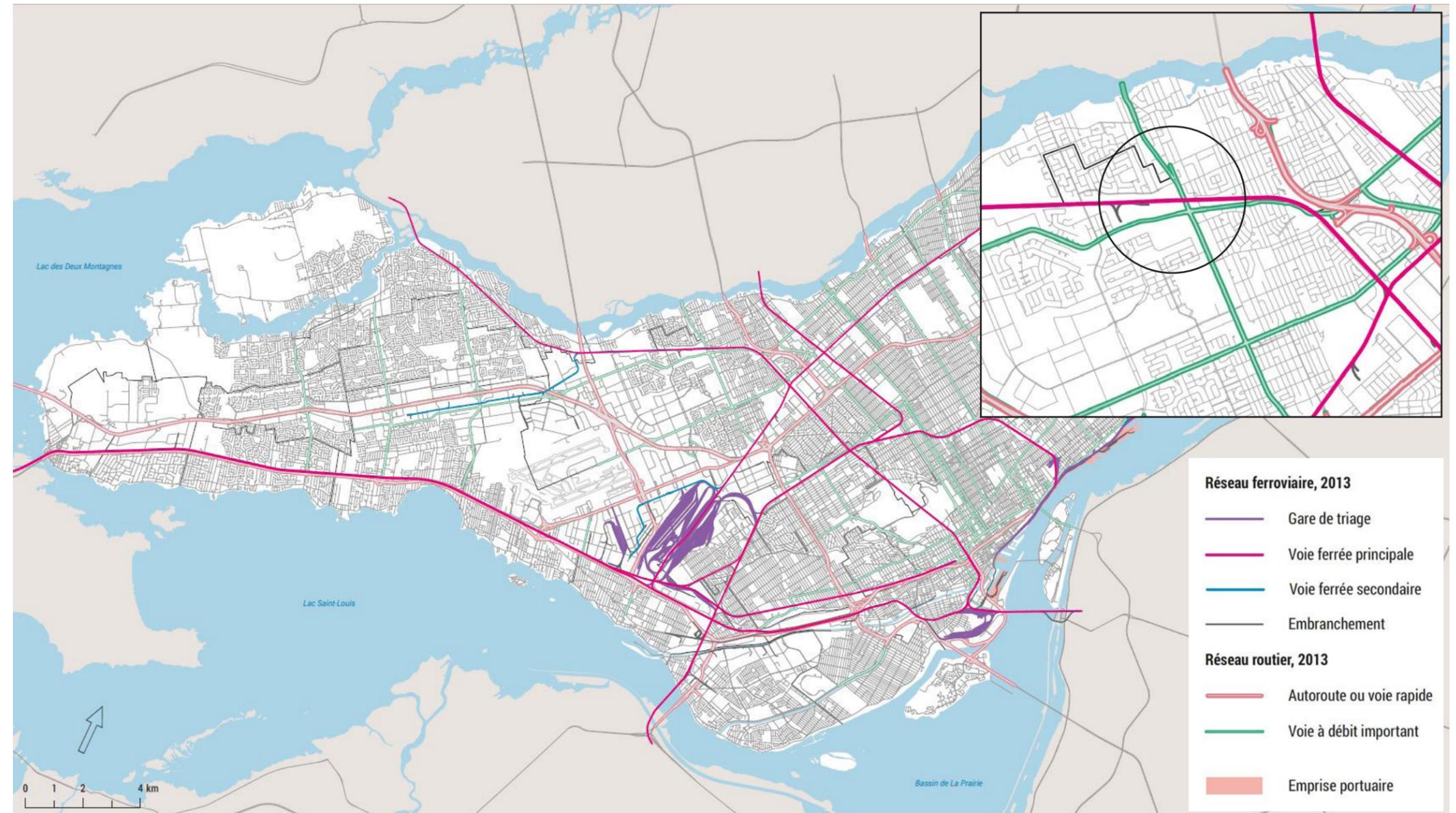


Fig. 205. Carte 24 - Réseaux ferroviaire et routier à fort débit du Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal
 (Source: Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal)

MISE EN OEUVRE

STRATÉGIE D'INCLUSION SOCIALE

STRATÉGIE D'INCLUSION DE LOGEMENTS ABORDABLES DANS LES NOUVEAUX PROJETS RÉSIDENTIELS, VILLE DE MONTRÉAL

L'arrondissement Saint-Laurent applique la *Stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels* adoptée par la Ville de Montréal en 2005. Celle-ci a évolué au cours des quinze dernières années et sera prochainement remplacée par le *Règlement pour une métropole mixte*.

La *Stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels* opte pour une approche incitative visant la construction de 15% de logements sociaux et de 15% de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels de 100 unités et plus nécessitant une modification réglementaire importante. Ces modifications portent sur l'usage, la hauteur ou la densité permis sur le site visé par le projet résidentiel.

Les logements sociaux représentent 15% du gain en superficie brute de plancher résidentiel issu de la modification réglementaire. Dans certains cas, l'inclusion de logements sociaux et abordables peut être reporté sur un autre site dans le secteur. Dans ces situations, le ratio de superficie exigée pour le logement social est 17,6% du gain en superficie brute de plancher résidentiel issu de la modification réglementaire.

Les logements abordables représentent 15% du nombre total de logements privés issus de la modification réglementaire. Il s'agit d'unités louées ou vendues au loyer ou au ou prix maximal établi par le Service de l'habitation de la Ville de Montréal. Ces prix varient selon la taille des logements. Des garanties financières sont exigées au promoteur afin d'assurer la réalisation des engagements.

Taille du projet résidentiel	Contribution au logement social	Contribution au logement abordable
150 unités et plus	15% sur le site ou 17,6% hors site ou 20% par contribution financière	15% sur le site

Fig. 206. Principales exigences de la Stratégie d'inclusion de la Ville de Montréal (Source: Stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels, Bilan des retombées 2005-2018)

Typologie	Loyer max 2019	Prix de vente max 2019
Studio	820 \$	200 000 \$
1 chambre à coucher	984 \$	250 000 \$
2 chambres à coucher	1 107 \$	280 000 \$
3 chambres à coucher	1 313 \$	360 000 \$

Fig. 207. Loyers et prix de vente maximaux pour les logements abordables de la Stratégie d'inclusion de la Ville de Montréal (Source: Stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels, Bilan des retombées 2005-2018)

$$\begin{array}{l}
 \text{20 \% de la} \\
 \text{superficie brute de} \\
 \text{plancher résidentiel} \\
 \text{issu de la modification} \\
 \text{réglementaire (m}^2\text{)} \\
 \hline
 \text{90 m}^2 \text{ par logement}
 \end{array}
 \times
 \begin{array}{l}
 \text{Valeur de} \\
 \text{référence} \\
 (\$/ \text{ logement})
 \end{array}
 =
 \begin{array}{l}
 \text{Contribution} \\
 \text{financière} \\
 \text{exigée (\$)}
 \end{array}$$

Fig. 208. Calcul pour la contribution financière au logement social de la Stratégie d'inclusion de la Ville de Montréal (Source: Stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels, Bilan des retombées 2005-2018)

Lorsque l'inclusion de logements sociaux s'avère impossible ou non pertinente, une contribution financière est exigée et versée au Fonds de contribution à la Stratégie d'inclusion pour la réalisation future de logements sociaux réservée respectivement aux arrondissements où s'exercent les engagements. Dans les cas de contribution financière, le montant de la contribution repose sur un taux de participation correspondant à 20 % du gain en superficie brute de plancher résidentiel issu de la modification réglementaire et sur la valeur de référence fixée par la ville centre. Cette valeur est basée sur la différence entre la valeur marchande des terrains résidentiels par unité de logement dans le secteur concerné et la capacité de payer des organismes communautaires en fonction des programmes gouvernementaux. L'aire TOD Bois-Franc est identifiée comme faisant partie partiellement du secteur 5 et 6, déterminant respectivement une contribution financière de 14 000\$ et 11 500\$ par logement.

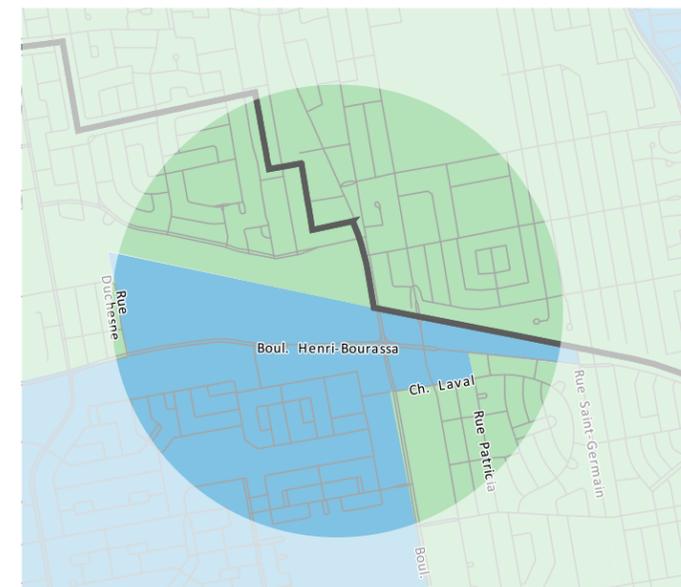


Fig. 209. Secteurs de valeur de la Stratégie d'inclusion, aire TOD Bois-Franc (Source: Stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels, Bilan des retombées 2005-2018)

Secteur de valeur	Valeur de référence par logement
Secteur 5	14 000 \$
Secteur 6	11 500 \$

STRATÉGIE LOCALE D'INCLUSION DE LOGEMENTS SOCIAUX ET ABORDABLES DANS LES NOUVEAUX PROJETS RÉSIDENTIELS, ARRONDISSEMENT AHUNTSIC-CARTIERVILLE

La modification de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme en 2017 a ouvert le champ de compétences des municipalités en matière de logement social, abordable et familial (projet de loi 122). L'arrondissement Ahuntsic-Cartierville est le sixième arrondissement à se doter d'une stratégie locale bonifiant celle de la ville centre.

Ainsi, la *Stratégie locale d'inclusion de logements sociaux et abordables* adoptée en 2018 reprend les mécanismes de la stratégie de la ville centre, mais est plus ambitieuse dans le but de stimuler le développement de logements sociaux et abordables sur son territoire. Elle s'applique aux projets dérogatoires de 5 logements et plus et exige au moins 20% de logements sociaux et 20% de logements abordables dans les projets de 50 logements et plus. De plus, le calcul des contributions financières et du nombre de logements exigés se base sur l'ensemble du projet plutôt que sur la portion du projet pour laquelle un changement réglementaire est requis.

Taille du projet résidentiel	Contribution au logement social	Contribution au logement abordable
5 à 49 unités	20% par contribution financière	-
50 à 99 unités	20% par contribution financière	20% sur le site
100 à 149 unités	20% sur le site ou 20% hors site ou 25% par contribution financière	20% sur le site
150 unités et plus	20% sur le site ou 25% hors site ou 30% par contribution financière	20% sur le site

Fig. 210. Principales exigences de la Stratégie locale d'inclusion de l'arrondissement Ahuntsic-Cartierville (Source: Stratégie locale d'inclusion de logements sociaux et abordables dans les nouveaux projets résidentiels, Arrondissement Ahuntsic-Cartierville)

MISE EN OEUVRE

STRATÉGIE D'INCLUSION SOCIALE

RÈGLEMENT POUR UNE MÉTROPOLÉ MIXTE, VILLE DE MONTRÉAL

Les modifications apportées à la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme a lancé le coup d'envoi à la mise à jour de la Stratégie d'inclusion de la Ville de Montréal. Le *Règlement pour une métropole mixte* permettra à la Ville de Montréal d'étendre la portée de ses pratiques d'inclusion, de se fixer des cibles ambitieuses et de systématiser son application. Contrairement à la Stratégie d'inclusion, le Règlement dispose d'un caractère obligatoire. Il encadre aussi l'inclusion de logements familiaux, soit des logements comportant au minimum trois chambres à coucher. L'adoption du Règlement est prévue en 2020 et celui-ci devrait entrer en vigueur en 2021. Le Règlement est donc présenté à titre indicatif puisque des modifications quant à son contenu ou son application pourraient survenir d'ici son adoption et différer des éléments présentés dans la section ci-contre.

Le Règlement établit que tous nouveaux projets résidentiels de 450 m² et plus (soit l'équivalent de 5 logements et plus) doivent conclure une entente sur l'offre de logement avant d'obtenir un permis de construction. Cette entente fixe une contribution globale correspondant à 20% de logement social, 20% de logement abordable et 20% de logement familial. Les exigences fixées varient selon les territoires d'application du Règlement et selon les options choisies par le promoteur. L'aire TOD se trouvant dans le territoire d'application « périphérie », les taux s'y afférant sont présentés dans le fonctionnement du Règlement résumé ci-contre.

Taille du projet résidentiel	Contribution au logement social	Contribution au logement abordable	Contribution au logement familial
5 (450 m ²) à 49 logements	Contribution financière	-	-
50 logements et plus	20% sur le site ou 22% hors site ou Contribution financière	20% dont 5% logements familiaux ou Contribution financière	10% sans contrôle de prix

Fig. 211. Principales exigences du Règlement pour une métropole mixte de la Ville de Montréal

(Source: Règlement pour une métropole mixte, Document explicatif, Ville de Montréal)



Fig. 212. Territoire d'application, aire TOD Bois-Franc (Source: Règlement pour une métropole mixte, Document explicatif, Ville de Montréal)

■ Périphérie
— Limites des arrondissements



Fig. 213. Secteurs de valeur et contrepartie financière, aire TOD Bois-Franc (Source: Règlement pour une métropole mixte, Document explicatif, Ville de Montréal)

Secteur	Contrepartie financière
Secteur 4	287\$/ m ² constructible
Secteur 5	213\$/ m ² constructible

— Limites des arrondissements

LOGEMENT SOCIAL

Une contribution au logement social est exigée pour tous projets résidentiels de 450 m² et plus. Trois modes de contribution sont offerts:

- » La cession d'un terrain vacant ou d'un projet clé en main en faveur de la Ville;
- » Une contribution financière;
- » Une combinaison des deux;

Un promoteur peut céder un terrain vacant ou livrer un terrain comprenant un projet social clé en main à la Ville. La superficie constructible du terrain vacant ou la superficie du bâtiment construit doit équivaloir à 20% du projet résidentiel privé. Or, si le terrain ou le projet cédé se trouve au-delà d'un rayon de deux kilomètres du projet privé, les exigences atteignent 22%. Pour ce mode de contribution, une contrepartie financière est versée au promoteur. Le constructeur reçoit un montant établi selon la superficie résidentielle estimée du terrain et une valeur de référence fixée selon la localisation géographique du terrain (figure 217).

La contribution financière est également proposée et privilégiée pour les projets de moins de 150 unités puisque des normes de superficie minimale assujettissent les immeubles cédés. La contribution financière est calculée par paliers progressifs selon la taille du projet. Enfin, lorsque le terrain vacant ou le projet clé en main cédé n'atteint pas les superficies exigées, une contribution financière est demandée pour compenser la différence.

Paliers de superficie	Taux par secteur de valeur	
	Secteur 4	Secteur 5
450 à 1 800 m ²	31\$ / m ²	23\$ / m ²
1 801 à 9 000 m ²	38\$ / m ²	28\$ / m ²
9 001 à 12 500 m ²	46\$ / m ²	34\$ / m ²
12 501 à 22 500 m ²	54\$ / m ²	40\$ / m ²
22 501 m ² et plus	61\$ / m ²	46\$ / m ²

Fig. 214. Montant de la contribution financière pour le logement social selon les paliers de superficie résidentielle

(Source: Règlement pour une métropole mixte, Résumé, Ville de Montréal)

LOGEMENT ABORDABLE

Une contribution au logement abordable est exigée pour tous projets résidentiels de 50 unités et plus. Le Règlement exige qu'un minimum de 20% des unités prévues par le projet soient abordables et que parmi celles-ci, 5% soient familiales. Les logements abordables peuvent être de tailles variées, à vendre ou à louer. Néanmoins, leur prix de vente ou leur loyer est plafonné selon le territoire d'application dans lequel ils se trouvent. Le promoteur peut choisir de verser sa contribution au logement abordable sous forme financière. Le montant correspond au nombre de logements à réaliser multiplier par un montant de contribution fixé selon le territoire d'application.

Typologie	Loyer max 2019	Prix de vente max 2019
Studio	675 \$	200 000 \$
1 chambre à coucher	810 \$	250 000 \$
2 chambres à coucher	990 \$	280 000 \$
3 chambres à coucher	1 170 \$	400 000 \$

Fig. 215. Loyers et prix de ventes maximaux pour les logements abordables pour la périphérie

(Source: Règlement pour une métropole mixte, Résumé, Ville de Montréal)

LOGEMENT FAMILIAL

Une contribution au logement familial est exigée pour tous projets résidentiels de 50 unités et plus. Le Règlement établit qu'un logement familial comporte au moins trois chambres à coucher et couvre une superficie minimale de 96 m² pour les secteurs hors centre-ville. Le Règlement exige qu'un minimum de 20% des unités prévues par le projet soient familiales. Il est établi que 5% de ces unités sont comprises par la contribution au logement social et que 5% sont de type abordable comme expliqué précédemment. À ces exigences, une part de 10% de logements familiaux sans contrôle de prix s'ajoute pour les secteurs hors centre-ville.

MISE EN OEUVRE

ANALYSE FINANCIÈRE

Une analyse financière préliminaire a été réalisée selon les trois grandes phases de réalisation de la proposition d'aménagement de l'aire TOD Bois-Franc: court terme (0-10 ans), moyen terme (10-20 ans) et long terme (20 ans et plus). Chaque phase s'étalant approximativement sur dix ans, la période d'analyse se limite à une durée totale de développement de 30 ans. De plus, considérant le chevauchement du territoire sur deux arrondissements, l'analyse financière distingue les coûts et les revenus anticipés selon les arrondissements Ahuntsic-Cartierville et Saint-Laurent. Précisons que les estimations de la présente analyse sont en dollars courants.

DES INVESTISSEMENTS DISTRIBUÉS ENTRE LES PARTIES PRENANTES

Les investissements projetés pour le développement de l'aire TOD seront partagés entre les différentes parties prenantes impliquées:

Arrondissements Ahuntsic-Cartierville et Saint-Laurent

- » Acquisition des parties de rues stratégiques;
- » Réaménagement des rues existantes (ex.: rue Grenet);
- » Contribution à l'aménagement de nouvelles rues et pistes multifonctionnelles;
- » Aménagement des nouveaux parcs et espaces publics et mise en valeur de ceux existants;
- » Relocalisation de la cour de voirie d'Ahuntsic-Cartierville;
- » Incitatifs à la rénovation (ex.: secteur de la RUI);
- » Aménagement d'un centre communautaire et culturel au 12 225, rue Grenet;

Ville de Montréal

- » Réaménagement des rues existantes (ex.: boulevards Henri-Bourassa et Marcel-Laurin);
- » Déploiement du Réseau express vélo (REV) et des pistes cyclables;

Promoteurs privés

- » Démolition des bâtiments existants et construction de bâtiments résidentiels et/ou mixtes;
- » Aquisition et aménagement de nouvelles rues, parcs, espaces publics et servitudes de passage;
- » Contribution pour fins de parcs et espaces verts;

Centres de services scolaires (CSDM et CSMB)

- » Développement d'une stratégie pour l'acquisition des terrains nécessaires;
- » Construction d'écoles;

DES DÉPENSES D'IMMOBILISATION LIÉES AUX INFRASTRUCTURES

Les principaux investissements d'immobilisation pour les arrondissements sont liés à la conception et la construction de nouvelles infrastructures, soit l'aménagement de rues, de pistes cyclables ou multifonctionnelles, de parcs et de places publiques. Des ententes relatives aux travaux publics conclues avec les promoteurs des futurs développements immobiliers seront réalisées pour la prise en charge financière et la cession de certains équipements et infrastructures.

À cet égard, les dépenses d'immobilisation comptabilisées par la présente analyse tiennent compte de la stratégie d'investissement de l'Arrondissement Saint-Laurent, qui prévoit le réaménagement des grands boulevards et les portions de rues stratégiques que l'Arrondissement compte acquérir et aménager à court terme. En contrepartie, la stratégie de financement n'étant pas définie pour l'Arrondissement Ahuntsic-Cartierville, l'ensemble des coûts d'aménagement sont comptabilisés et pourront également être assumés en partie par les promoteurs via des ententes de développement.

La mise en œuvre de la proposition d'aménagement, qui vise une densification résidentielle importante et la création de milieux de vie de grande qualité, implique un investissement de près de 87 M\$ courants de la part des arrondissements Ahuntsic-Cartierville et Saint-Laurent, à terme de la période de 30 ans de redéveloppement. Les coûts les plus importants sont relatifs au réaménagement des grands boulevards et à l'aménagement de nouvelles rues (46 M\$). À cet égard, le réaménagement des boulevards Henri-Bourassa et Marcel-Laurin représente des investissements de l'ordre d'environ 34 M\$.

Dans la mesure où l'Arrondissement Saint-Laurent accueillera la majorité des nouvelles infrastructures, elle sera amenée à contribuer aux investissements de l'ordre d'environ 71 M\$, particulièrement au courant des 20 premières années. Soulignons que l'ensemble des infrastructures situées l'arrondissement Ahuntsic-Cartierville devrait se construire dans un horizon de 20 ans, signifiant qu'aucune dépense d'immobilisation ne devrait être engagée subséquemment. Au total, l'Arrondissement Ahuntsic-Cartierville investira environ 16 M\$.

Infrastructures et équipements	Ahuntsic-Cartierville		Saint-Laurent		Coûts totaux (\$)
	Dimensions	Coûts (\$)	Dimensions	Coûts (\$)	
Parcs ¹	19 615 m ²	3 460 700 \$	56 537 m ²	7 292 500 \$	10 753 200 \$
Places publiques ²	2 958 m ²	3 253 800 \$	32 795 m ²	20 265 300 \$	23 519 100 \$
Rues ³	738 m	8 118 000 \$ ⁵	3 251 m	2 500 000 \$ ⁶ + 35 755 500 \$	46 373 500 \$
Réaménagement des grands boulevards ³	0 m	- \$	3 077	33 847 000 \$	
Pistes multifonctionnelles ⁴	744 m	1 226 900 \$	3 270 m	5 395 300 \$	6 622 200 \$
Total		16 059 400 \$		71 208 600 \$	87 268 000 \$

Phases	Ahuntsic-Cartierville	Saint-Laurent	Coûts totaux (\$)
Court terme (0-10 ans)	6 585 300 \$	30 200 300 \$	36 785 600 \$
Moyen terme (10-20 ans)	9 474 200 \$	33 104 200 \$	42 578 400,00 \$
Long terme (20 ans et plus)	- \$	7 904 100 \$	7 904 100 \$
Total	16 059 500 \$	71 208 600 \$	87 268 100 \$

NOTES

1 : ± 250\$ / m² + honoraires professionnelles pour études et incidences (± 10%)

2 : ± 1 100\$ / m², incluant les honoraires professionnels pour études et incidences

3 : ± 10 000\$ / mètre linéaire de rue à développer ou réaménager (pour une emprise de ± 18 m, rue conventionnelle) + honoraires professionnels pour études et incidences (± 10%)

4 : ± 1 500 \$ / mètre linéaire + honoraires professionnels pour études et incidences (± 10%)

5: Les coûts anticipés pour l'Arrondissement Ahuntsic-Cartierville sont représentatifs de l'ensemble des investissements à réaliser et pourront être partagés entre les différentes parties prenantes impliquées via des ententes de développement;

6: Des investissements de l'ordre de 2M à 3M \$ sont prévus par l'Arrondissement Saint-Laurent pour l'acquisition des parties de rues stratégiques. La stratégie d'acquisition de l'Arrondissement Ahuntsic-Cartierville n'est pas définie à ce stade de la planification.

Données fournies par les Arrondissements Ahuntsic-Cartierville et Saint-Laurent.

Fig. 216. Dépenses d'immobilisations projetées
(Source: Arrondissements Ahuntsic-Cartierville et Saint-Laurent)

DES COÛTS D'EXPLOITATION NON COMPTABILISÉS

La présente analyse ne tient pas compte des potentielles dépenses d'exploitation que pourraient entraîner le développement de l'aire TOD. Les dépenses d'exploitation pourraient potentiellement être liées à l'entretien des nouvelles rues et des espaces publics, aux opérations de déneigement, à la collecte des matières résiduelles ou aux services administratifs, entre autres.

MISE EN OEUVRE

ANALYSE FINANCIÈRE

DES RETOMBÉES FONCIÈRES CROISSANTES DANS LE TEMPS

Les revenus proviennent de la taxe foncière, de la réserve financière de l'eau, de la réserve financière de la voirie, des taxes d'arrondissements propres à Ahuntsic-Cartierville et Saint-Laurent, et des droits de mutation. À cet égard, la présente analyse financière ne tient pas compte de potentiels transferts de propriétés pendant les 30 ans de développement. Ainsi, le droit de mutation n'est comptabilisé qu'une seule fois par propriété lors de cette période. Les superficies consacrées aux commerces et aux bureaux n'ont pas été incluses dans le calcul des droits de mutation.

Soulignons aussi que les Arrondissements Ahuntsic-Cartierville et Saint-Laurent devront renoncer à des revenus fonciers de certains bâtiments actuels qui laisseront leur place aux développements immobiliers projetés (ex.: Galeries Saint-Laurent, Reimans, etc.). Ces revenus n'ont cependant pas été recensés dans le cadre de la présente analyse financière. De même, les revenus associés aux permis de démolition et aux permis de construction n'ont pas été comptabilisés lors de l'analyse.

Les retombées foncières reposent sur l'estimation du prix de vente moyen des unités résidentielles, variables selon la typologie de logement :

Typologie résidentielle	Superficie moyenne par unité	Prix de vente moyen (\$)
Maison de ville (2 à 3 étages)	216 m ² / log.	714 530 \$
Plex et multiplex (3 à 5 étages)	110 m ² / log.	435 625 \$
Immeuble à logement multiple (5 étages et plus)	95 m ² / log.	462 325 \$

Fig. 217. Valeurs de vente des produits résidentiels estimés
(Source: Sites web des différents projets résidentiels)

Ces évaluations se basent sur le prix de produits résidentiels similaires récemment construits dans les arrondissements Ahuntsic-Cartierville et Saint-Laurent.

De même, l'estimation du prix unitaire au mètre carré pour les superficies dédiées à l'usage commercial et bureau se base sur la recension de comparables situés à proximité de l'aire TOD Bois-Franc et sur les analyses économiques réalisées par des firmes spécialisées en immobilier commercial dans le Grand Montréal.

Usage	Prix de vente moyen (\$/pi ²)	Prix de vente moyen (\$/m ²)
Commerce	150 \$	14 \$
Bureau	51 \$	5 \$

Fig. 218. Valeurs de vente des superficies commerciales et de bureaux
(Source: Avison Young, 01 2017, Office Market Report, Greater Montreal; CBRE, Montreal Retail Marketview 2018)

Les retombées foncières évoluent dans le temps, au regard du programme fonctionnel et du phasage. Au total, la construction projetée de 7 668 unités est répartie de la manière suivante dans le temps:

Usage	Phase 1 (0 à 10 ans)	Phase 2 (11 à 20 ans)	Phase 3 (21 à 30 ans)
Résidentiel	1 950 unités	3 141 unités	2 577 unités
Commerce	9 150 m ²	17 590 m ²	10 945 m ²
Bureau	9 253 m ²	24 729 m ²	5 647 m ²

Fig. 219. Programme fonctionnel par phase

L'analyse financière adopte comme hypothèse la construction de 10% des unités prévues par phase par année, soit : 195 unités par année pendant les années 1 à 10, 314 unités par année pendant les années 11 à 20 et 258 unités par année pendant les années 21 à 30. Ce faisant, les revenus croissent de manière soutenue alors que les bâtiments construits au fil des ans génèrent des retombées foncières perçues annuellement. C'est pourquoi, la troisième phase s'avère la plus rentable, entraînant des retombées de plus de 427 M\$ (figure 225).

Au terme de la période de développement, les revenus générés par le projet pourraient atteindre plus de 669 M\$. Ces revenus sont largement attribuables à la densification résidentielle, alors que les usages commerciaux et de bureaux entraîneraient des revenus d'environ 460 000 \$.

Arrondissement	Retombées anticipées (\$)		
	Ahuntsic-Cartierville	Saint-Laurent	Total
Résidentiel	212 246 000 \$	456 379 100 \$	668 625 100 \$
Revenus de taxation ¹	203 437 200 \$	424 379 500 \$	627 816 700 \$
Revenus des droits de mutation ²	8 808 800 \$	31 999 600 \$	40 808 400 \$
Commercial et bureaux ¹	103 900 \$	356 400 \$	460 300 \$
Total	212 349 900 \$	456 735 500 \$	669 085 400 \$

Phases	Retombées anticipées (\$)		
	Ahuntsic-Cartierville	Saint-Laurent	Total
Court terme (0-10 ans)	23 914 000 \$	27 027 200 \$	50 941 200 \$
Moyen terme (10-20 ans)	65 911 700 \$	125 268 900 \$	191 180 600 \$
Long terme (20 ans et plus)	122 524 200 \$	304 359 400 \$	426 883 600 \$
Total	212 349 900 \$	456 655 500 \$	669 005 400 \$

NOTES		
1: Les taux de taxation appliqués sont ceux en vigueur dans les arrondissement Ahuntsic-Cartierville et Saint-Laurent en date de 2020.		
Taux par 100\$ d'évaluation foncière	Ahuntsic-Cartierville	Saint-Laurent
Immeuble résidentiel de 5 unités et moins	0,8369	0,8397
Immeuble résidentiel de plus de 5 unités	0,8409	0,8255
Immeuble non-résidentiel	3,0127	2,8683
2: Les droits de mutation appliqués sont ceux en vigueur dans la Ville de Montréal en date de 2020.		
Typologie de logement	Droits de mutation	
Exemple pour maison de ville dont la valeur marchande est 714 530\$	10 155 \$	
Exemple pour une unité dans un condoplex de 3-5 étages dont la valeur marchande est 435 625\$	4 985 \$	
Exemple pour une unité dans un immeuble à logement multiple de 6 étages et plus dont la valeur marchande est 462 325\$	5 385 \$	

Fig. 220. Retombées foncières anticipées

MISE EN OEUVRE

ANALYSE FINANCIÈRE

UN PROJET FINANCIÈREMENT VIABLE DANS LA DURÉE

L'analyse des résultats démontre que le projet peut être financièrement viable. Au terme de la période de développement, les revenus anticipés outrepassent largement les investissements projetés. Rappelons que les coûts d'immobilisation escomptés ne seront pas à la charge entière des Arrondissements puisque, selon la nature des interventions réalisées, des ententes de financement entre les parties prenantes impliquées seront réalisées. Toutefois, dans le cadre de la présente analyse, les retombées nettes pourraient être de l'ordre de 582 M\$, soit plus de 196 M\$ pour l'Arrondissement Ahuntsic-Cartierville et 385 M\$ pour l'Arrondissement Saint-Laurent (figure 221).

Le calcul des retombées nettes annuelles, reposant sur une répartition équilibrée des investissements au fil des ans (10 % par année par phase), démontre que l'Arrondissement Ahuntsic-Cartierville enregistrerait des retombées positives dès la première année tandis qu'il faudrait 7 ans à l'Arrondissement Saint-Laurent pour atteindre un bilan positif (figure 223). Effectivement, la première phase nécessite des investissements de la part de l'Arrondissement Saint-Laurent dont la valeur est supérieure à celles des retombées foncières anticipées (différence de près de 3,2 M\$). Cependant, cet écart est rapidement résorbé dans les années subséquentes alors que les bâtiments construits entraînent des revenus de taxation continus et que les investissements sont égaux ou plus bas que lors de la première phase.

Phases	Sommaire des retombées anticipées et des investissements projetés		
	Ahuntsic-Cartierville	Saint-Laurent	Total
Court terme (0-10 ans)	17 328 700 \$	(3 173 200) \$	14 155 500 \$
Moyen terme (10-20 ans)	56 437 600 \$	92 244 800 \$	148 682 400 \$
Long terme (20 ans et plus)	122 524 200 \$	296 455 300 \$	418 979 500 \$
Total	196 290 500 \$	385 526 900 \$	581 817 400 \$

Fig. 221. Revenus nets selon le phasage

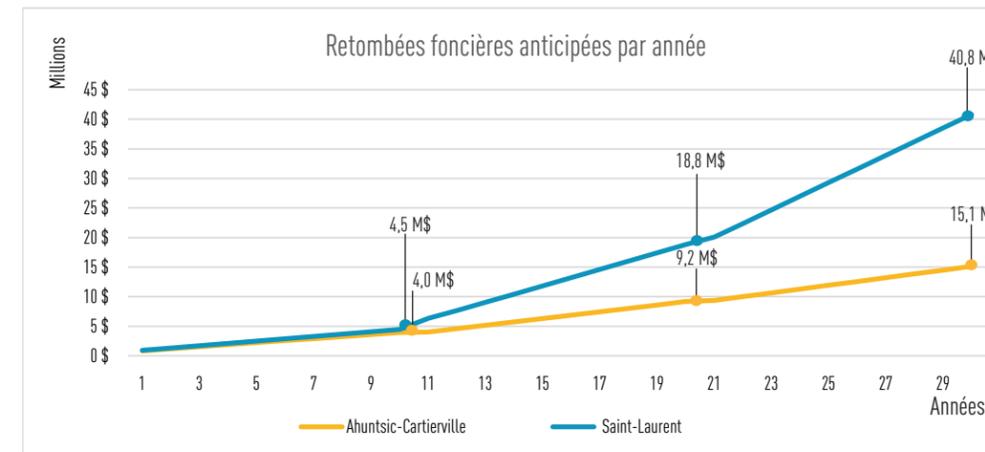


Fig. 222. Retombées foncières anticipées par année
(Source: Taux de taxation des arrondissements Ahuntsic-Cartierville et Saint-Laurent, 2019; Taux de mutation de la Ville de Montréal, 2019)

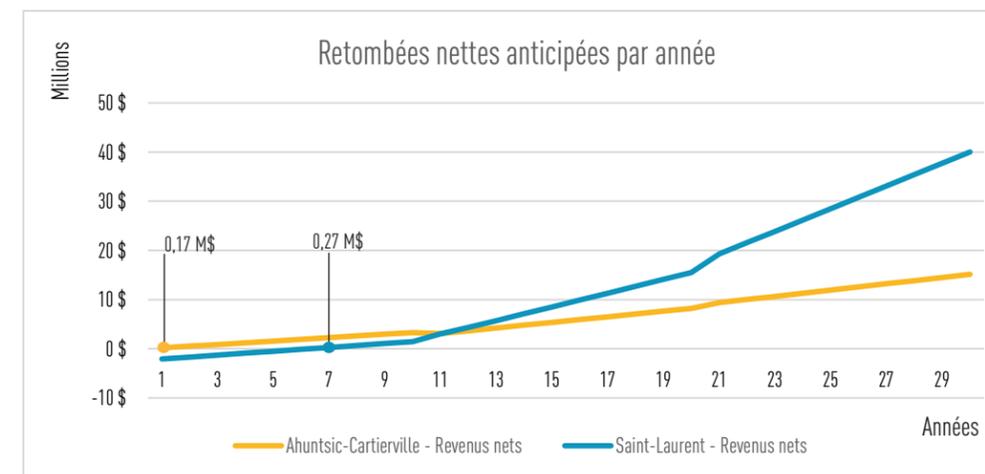


Fig. 223. Retombées foncières anticipées par année
(Source: Taux de taxation des arrondissements Ahuntsic-Cartierville et Saint-Laurent, 2019; Taux de mutation de la Ville de Montréal, 2019)

LISTE DES FIGURES

LISTE DES FIGURES

Fig. 1.	Concept extrait du rapport de projet de planification du TOD Bois-Franc, 2016	6	Fig. 40.	Schéma d'organisation spatiale de l'aire TOD Bois-Franc	33
Fig. 2.	Atelier de consultation publique pour la planification de l'aire TOD Bois-Franc, 30 avril 2019	6	Fig. 41.	Espace en friche propice à la biodiversité en bordure de la véloroute (Réseau express vélo), en marge de la voie ferrée du REM (emprise Hydro-Québec)	36
Fig. 3.	Principes d'aménagement du Transit Oriented Development (TOD)	7	Fig. 42.	Espace en friche propice à la biodiversité dans l'axe nord-sud (emprise Ville de Montréal)	36
Fig. 4.	Localisation de l'aire TOD de la gare Bois-Franc	8	Fig. 43.	Potentiels de réseau écologique entre l'aire TOD Bois-Franc et les grands espaces verts environnants	36
Fig. 5	Localisation de l'aire TOD Bois-Franc dans la région de Montréal	8	Fig. 44.	Hôtel à insectes, Montréal	37
Fig. 6.	Quartier Bois-Franc	9	Fig. 45.	Halte-vélo en bois recyclé conçu pour fournir un refuge aux champignons et aux insectes	37
Fig. 7.	Perspective de la vision du TOD Bois-Franc à vol d'oiseau	9	Fig. 46.	Nichoir à chauve-souris, Urbana, Illinois, États-Unis	37
Fig. 8.	Maison mère des Soeurs de la providence	9	Fig. 47.	Nichoirs à oiseaux, Japon	37
Fig. 9.	Quartier Norvick	9	Fig. 48.	Nichoir pour martinets ramoneurs, Pologne	37
Fig. 10.	Gare Bois-Franc	9	Fig. 49.	Asclépiade, verge d'or, agastache et rudbeckie, exemples de fleurs propices aux pollinisateurs indigènes	37
Fig. 11.	Galerie Saint-Laurent, boulevard Marcel-Laurin	10	Fig. 50.	Plan d'ensemble de l'aire TOD Bois-Franc	38
Fig. 12.	Pyramide des âges, arrondissement d'Achutes-Cartierville, 2016	10	Fig. 51.	Unités de paysage de l'aire TOD	39
Fig. 13.	Pyramide des âges, arrondissement Saint-Laurent, 2016	10	Fig. 52.	Plan détaillé des abords de la station du REM	39
Fig. 14.	Utilisations du sol	11	Fig. 53.	Place publique animée, Bailey Plaza, Ithaca, États-Unis	39
Fig. 15.	Îlot de chaleur et de fraîcheur	11	Fig. 54.	Mixité d'usages et place publique animée, MacArthur Commons, Oakland, États-Unis	39
Fig. 16.	Transport collectif	12	Fig. 55.	Pôle d'emploi, Baltimore, États-Unis	39
Fig. 17.	Desserte actuelle d'autobus opérés par la STM et la STL sur le territoire de l'aire TOD Bois-Franc	13	Fig. 56.	Configuration similaire à la future station Bois-Franc, future station Pointe-Claire du REM	39
Fig. 18.	Réseau de piste cyclable	13	Fig. 57.	Espace de coworking, New York, États-Unis	39
Fig. 19.	Rue Grenet	14	Fig. 58.	Terminus d'autobus intégré à l'édicule de métro de la station Rosemont, Montréal	39
Fig. 20.	Avenue O'Brien	14	Fig. 59.	Parc-école de l'école primaire Nouvelle-Querbes, Montréal	40
Fig. 21.	Emprise d'Hydro-Québec et poste REED	14	Fig. 60.	Plan détaillé du secteur nord	40
Fig. 22.	Contraintes aux déplacements et au redéveloppement	15	Fig. 61.	Immeuble multifonctionnel Le Rodier, Montréal	40
Fig. 23.	Potentiel de requalification	15	Fig. 62.	Passage résidentiel et corridor écologique, Société de développement Angus, Montréal	40
Fig. 24.	Potentiel de requalification et superficies	15	Fig. 63.	Plan détaillé du secteur sud	40
Fig. 25.	Corridor de biodiversité Cavendish-Laurin-Liesse de Saint-Laurent (fond de plan)	16	Fig. 64.	Place publique mixte et animée, Uptown Normal, États-Unis	40
Fig. 26.	Réseau express métropolitain (REM)	16	Fig. 65.	Parc de quartier, Grevenlingenveld, La Hague, Pays-Bas	41
Fig. 27.	Comparaison de l'offre de service complémentaire au train, gare Bois-Franc actuelle et station Bois-Franc du REM	16	Fig. 66.	Plan détaillé du secteur ouest	41
Fig. 28.	Configuration projetée à court terme pour la station Bois-Franc du REM	17	Fig. 67.	Immeuble à logements multiples, Ateliers Castelnau, Montréal	41
Fig. 29.	Tracé du REM superposé au réseau actuel du métro de Montréal	21	Fig. 68.	Parc de voisinage, Drapper Fields, Londres, Royaume-Uni	41
Fig. 30.	Photos de la consultation publique du 30 avril 2019	22	Fig. 69.	Plan détaillé du secteur est	41
Fig. 31.	Différents secteurs étudiés lors de la charrette d'idéation	23	Fig. 70.	Projet de verdissement La Voisinierie, Montréal	41
Fig. 32.	Exercice d'idéation lors de la charette du 16 mai 2019	23	Fig. 71.	Éclairage public	41
Fig. 33.	Équipe de conception et les collaborateurs accompagnés par le maire de l'arrondissement Saint-Laurent, Alan DeSousa	26	Fig. 72.	Colonnes lumineuses, Melbourne, Australie	44
Fig. 34.	Schémas de vision d'aménagement de l'aire TOD	27	Fig. 73.	Mobilier amovible, Bryant Park, New York, États-Unis	44
Fig. 35.	Vision de déploiement à large échelle du concept TOD dans l'environnement des arrondissements Ahuntsic-Cartierville et Saint-Laurent	32	Fig. 74.	Installation ludique de table à ping-pong, New York, États-Unis	44
Fig. 36.	Réseau des axes de mobilité structurants créés et consolidés	32	Fig. 75.	Bancs circulaires	44
Fig. 37.	Réseau de biodiversité, de parcs et d'espaces verts créés et consolidés	32	Fig. 76.	Bancs linéaires, CHUM, Montréal	44
Fig. 38.	Secteurs de requalification et de transformation	32	Fig. 77.	Installations reflétant la diversité culturelle, Place Superkilen, Copenhague, Danemark	44
Fig. 39.	Pôles mixtes et noyaux civiques à créer et à renforcer	33			

LISTE DES FIGURES

Fig. 78.Oeuvre inspirée du multiculturalisme de Montréal	44	Fig. 117. Élément de signalétique, Mount Bulle Resort, Australie	57
Fig. 79.Bancs portant les citations d'auteurs portugais, boulevard Saint-Laurent, Montréal	44	Fig. 118. Interventions ponctuelles sur l'axe institutionnel Grenet	58
Fig. 80.Aménagements évoquant la présence de la communauté locale afghane, Dandenong Afghan Bazaar, Sydney, Australie	44	Fig. 119.Carrefour Providence implanté sur la propriété des Soeurs de la Providence aux abords de la rue Grenet	58
Fig. 81.Aménagement type du REM	45	Fig. 120.YMCA Cartierville bordant la rue Grenet	58
Fig. 82.Mobilier type de la Ville de Montréal	45	Fig. 121.École primaire Louisbourg bordant la rue Grenet	58
Fig. 83.Mobilier type du REM	45	Fig. 122.Centre islamique du Québec (ICQ) implanté sur le chemin Laval à proximité de la rue Grenet	58
Fig. 84.Plantations sur le domaine public, Seattle, États-Unis	46	Fig. 123.École Bois-Franc-Aquarelle implantée sur la rue de Londres à proximité de la rue Grenet	58
Fig. 85.Stationnement plantés d'arbres à grand déploiement, Massachusetts, États-Unis	46	Fig. 124.Centre des loisirs de Saint-Laurent implanté sur la rue Grenet au sud de l'aire TOD	58
Fig. 86.Fossés de plantation comestible, Mange-trottoirs, Montréal	46	Fig. 125. Interventions marquant la présence d'institution, Place Castelnau, Montréal	58
Fig. 87.Plantations sur le domaine privé, Seattle, États-Unis	46	Fig. 126. Intervention favorisant l'agriculture urbaine et l'appropriation citoyenne, Mange-trottoir, rue de Castelnault, Montréal	58
Fig. 88.Toiture commerciale où l'on pratique l'agriculture urbaine, Arrondissement Saint-Laurent, Montréal	46	Fig. 127. Ajout d'espaces parcs pour animer la rue, Parc Saint-Andrews, Londres	58
Fig. 89. Corridors de biodiversité accueillant la Véloroute (1) et les pistes multifonctionnelles (2A et 2B)	48	Fig. 128. Exemple d'aménagement détaillé de la rue Grenet, échelle 1:1 000	59
Fig. 90.Coupe type du corridor de biodiversité longeant la voie ferrée du REM	48	Fig. 129.Artères principales à réaménager	60
Fig. 91. Lien cyclable longeant une voie ferrée, Piste Des Carrières, Montréal	48	Fig. 130.Coupe type du boulevard Henri-Bourassa	60
Fig. 92. Perspective du terre-plein Cavendish, corridor de biodiversité Saint-Laurent, Montréal	48	Fig. 131.Configuration actuelle du boulevard Henri-Bourassa à proximité de la gare Bois-Franc, direction ouest	60
Fig. 93. Piste multifonctionnelle ponctuée d'espaces récréatifs, piste Des Carrières, Montréal	49	Fig. 132.Proposition pour la rue Lachapelle (en cours de réalisation)	61
Fig. 94. Piste cyclable déneigée durant l'hiver, Montréal	49	Fig. 133.Proposition pour le boulevard Laurentien (en cours de réalisation)	61
Fig. 95. Piste multifonctionnelle The Garden, Berlin, Allemagne	49	Fig. 134.Aménagement proposé des boulevards Laurentien et Lachapelle (en cours de réalisation)	61
Fig. 96.Coupe type d'une piste multifonctionnelle	49	Fig. 135. Vue d'ambiance du boulevard Laurentien et de la rue Lachapelle à l'angle du boulevard Keller (vue vers le nord)	62
Fig. 97. Exemple d'aménagement détaillé de la piste multifonctionnelle au nord de la station intermodale, échelle 1:1000	50	Fig. 136.Parcs et places publiques proposées	63
Fig. 98. Vue d'ambiance de la piste multifonctionnelle au nord de la station intermodale	51	Fig. 137.Jeux d'eau dans un parc de quartier, Ontario	63
Fig. 99.Rues partagées	52	Fig. 138.Aire de jeux pour enfants dans un parc de Voisinage, Montréal	63
Fig. 100.Coupe type d'une rue partagée	52	Fig. 139.Éléments de mobilier et marquage au sol donnant une identité visuelle distinctive à une place publique, Brotorget, Suède	63
Fig. 101.Rue résidentielle partagée, Londres, Royaume-Uni	52	Fig. 140. Exemple d'aménagement détaillé pour la place publique du pôle multifonctionnel (sud), échelle 1:1000	64
Fig. 102.Axonométrie schématique d'une rue partagée résidentielle	52	Fig. 141. Exemple d'aménagement détaillé pour la place publique du pôle multifonctionnel (nord), échelle 1:750	65
Fig. 103.Signalétique type d'une rue partagée résidentielle	52	Fig. 142. Vue d'ambiance de la place publique du pôle multifonctionnel (portion sud)	66
Fig. 104. Exemple d'aménagement détaillé de la rue partagée à l'ouest de la station intermodale, échelle 1:1000	53	Fig. 143. Exemple d'aménagement détaillé pour la place Salaberry, échelle 1:750	67
Fig. 105. Vue d'ambiance de la rue partagée à l'ouest de la station intermodale	54	Fig. 144. Vue d'ambiance de la place publique Salaberry	68
Fig. 106. Rues locales	55	Fig. 145.Typologies de moyenne densité (3 à 5 étages)	70
Fig. 107.Coupe type d'une rue locale	55	Fig. 146.Maisons de ville de 3 étages, Île-des-Soeurs, Montréal	70
Fig. 108.Rue locale, Lansdowne Park, Ottawa	55	Fig. 147.Plex de 3 étages, Bois-Franc, Montréal	70
Fig. 109.Sentiers actifs en complémentarité des corridors verts et de la trame urbaine	56	Fig. 148. Multiplex de 4 étages, Verdun, Montréal	70
Fig. 110.Coupe type d'un sentier actif	56	Fig. 149. Immeuble à logement multiple mixte de 5 étages, Rosemont-La-Petite-Patrie, Montréal	70
Fig. 111.Passage résidentiel, Pantin, France	56	Fig. 150. École du Trésor-du-Boisé, 4 étages, Saint-Laurent, Montréal	70
Fig. 112.Passage résidentiel, Technopôle Angus, Montréal	56	Fig. 151. École Sans-Frontières, 2-3 étages Rosemont-La-Petite-Patrie, Montréal	70
Fig. 113.Traverses ferroviaires	57	Fig. 152.Typologies de haute densité (6 à 9 étages)	71
Fig. 114. Mur et plafond de viaduc piéton avec bandes lumineuses interrompues, Doe Mij Maar Zo'n Yunnel, Heerle, Pays-Bas	57	Fig. 153. Principe de modulation volumétrique favorisant une interface harmonieuse avec les bâtiments de plus faible hauteur situés en vis-à-vis	71
Fig. 115.Intervention artistique sous un viaduc, Londres, Royaume-Uni	57	Fig. 154.Cour intérieure d'un immeuble à logement multiple, Villeray, Montréal	71
Fig. 116. Traitement favorisant un effet de hauteur, Seongsan Tunnel, Séoul, Corée du Sud	57	Fig. 155.Immeuble à logement multiple, Rosemont, Montréal	71

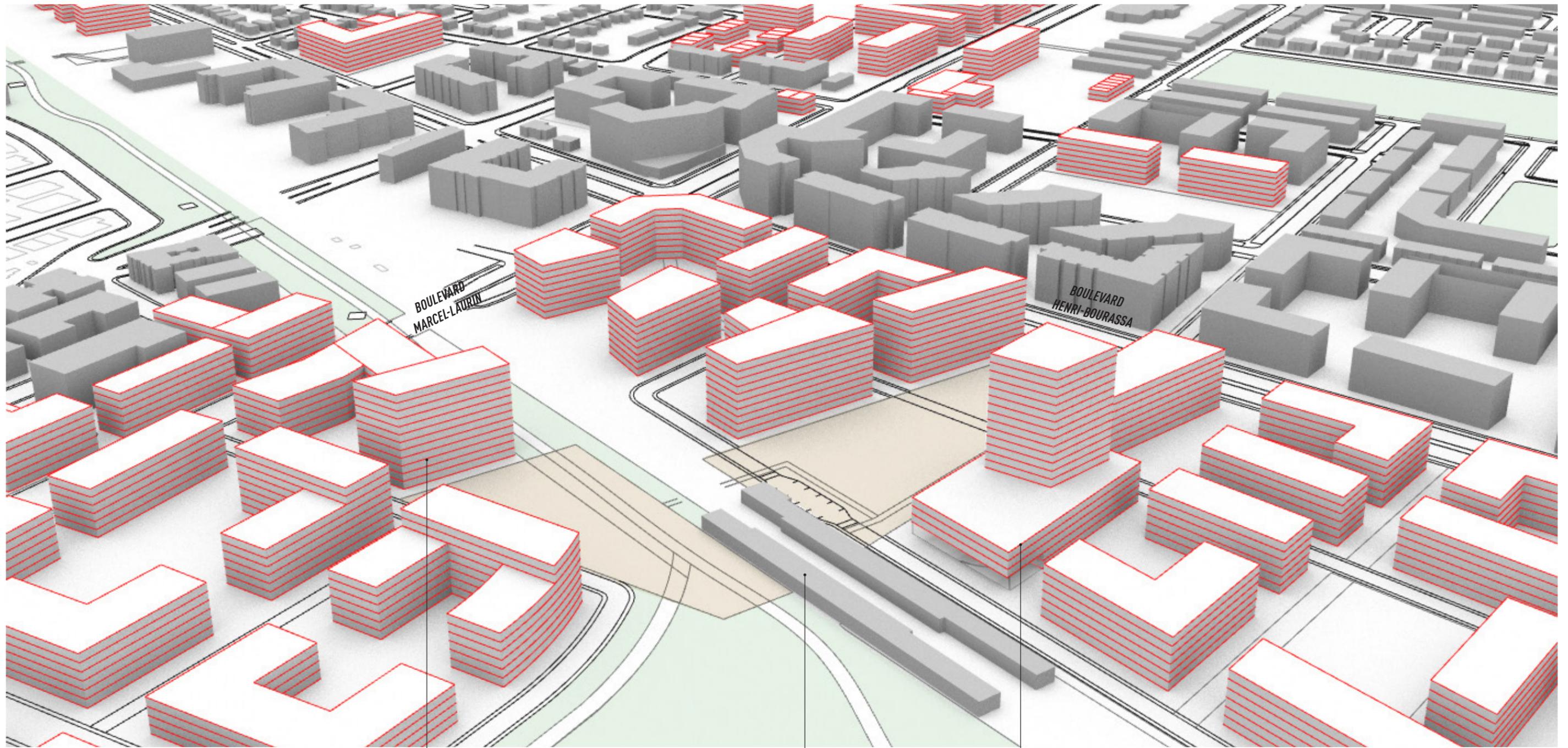
LISTE DES FIGURES

Fig. 156. Coopérative d'habitations le Phoenix, Saint-Laurent, Montréal	71	Fig. 194. Ratios de référence pour le stationnement véhiculaire associé aux différents usages de l'aire TOD Bois-Franc	88
Fig. 157.Immeuble à logement multiple dont les volumes sont modulés, Saint-Lambert	71	Fig. 195.Stationnements dissimulés sous les terrasses, Fribourg-en-Brisgau, Allemagne	89
Fig. 158.Immeuble à logement multiple mixte (habitation/commerce), Chicago, États-Unis	71	Fig. 196.Revêtement perméable, Technopôle Angus	89
Fig. 159.Traitement architectural distinct selon les usages résidentiels et bureau d'un immeuble mixte, Lyon, France	71	Fig. 197.Cases de stationnement réservées au covoiturage et aux véhicules électrique, Complexe Desjardins	89
Fig. 160. Bâtiments repères (10 étages et plus)	72	Fig. 198.Stationnement pour vélo abrité	89
Fig. 161.Modulation volumétrique et gradation des hauteurs, Hambourg, Allemagne	72	Fig. 199.Noue paysagère en bordure d'un stationnement de surface, Habitations Jeanne-Mance, Montréal	89
Fig. 162.Traitement architectural du rez-de-chaussée en lien avec le domaine public, projet le Sémaphore, Saint-Malo, France	72	Fig. 200.Cases de stationnement réservées au covoiturage, Coopérative Coteau vert, Montréal	89
Fig. 163.Bâtiment phare, Paris, France	72	Fig. 201.Plan des usages	92
Fig. 164.Façade transparente en relation avec le domaine public, Hambourg, Allemagne	73	Fig. 202.Plan des hauteurs	93
Fig. 165.Détails architecturaux égayant le parcours piéton, Sydney, Australie	73	Fig. 203.Plan des enjeux opérationnels	94
Fig. 166.Façade mêlant maçonnerie et bois, Montpellier, France	73	Fig. 204.Plan du phasage	95
Fig. 167.Marquage de l'entrée principale, Boston, États-Unis	73	Fig. 205. Carte 24 - Réseaux ferroviaire et routier à fort débit du Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal	101
Fig. 168.Coupe schématique illustrant les principes de construction écologique	74	Fig. 206. Principales exigences de la Stratégie d'inclusion de la Ville de Montréal	102
Fig. 169.Premier bâtiment net zéro à Montréal, Ahuntsic-Cartierville	74	Fig. 207. Loyers et prix de vente maximaux pour les logements abordables de la Stratégie d'inclusion de la Ville de Montréal	102
Fig. 170.Complexe de la Place des Nations, certifié LEED Or, Bois-Franc, Saint-Laurent	74	Fig. 208.Calcul pour la contribution financière au logement social de la Stratégie d'inclusion de la Ville de Montréal	102
Fig. 171.Jardin de pluie, Côte-des-Neiges, Montréal	75	Fig. 209.Secteurs de valeur de la Stratégie d'inclusion, aire TOD Bois-Franc	102
Fig. 172.Bassin de rétention, Campus Outrement de l'Université de Montréal	75	Fig. 210.Principales exigences de la Stratégie locale d'inclusion de l'arrondissement Ahuntsic-Cartierville	102
Fig. 173.Aménagement paysager favorable à la biorétention	75	Fig. 211.Principales exigences du Règlement pour une métropole mixte de la Ville de Montréal	103
Fig. 174.Baril d'eau de pluie sur le domaine privé	75	Fig. 212.Territoire d'application, aire TOD Bois-Franc	103
Fig. 175.Schéma d'une noue paysagère	75	Fig. 213.Secteurs de valeur et contrepartie financière, aire TOD Bois-Franc	103
Fig. 176.Matériaux de revêtement de sol (béton poreux, pavé alvéolé, mailles de plastique et interbloc) favorisant l'infiltration d'eau	75	Fig. 214. Montant de la contribution financière pour le logement social selon les paliers de superficie résidentielle	103
Fig. 177.Plan type pour le calcul de superficie développable	78	Fig. 215. Loyers et prix de ventes maximaux pour les logements abordables pour la périphérie	103
Fig. 178.Grand ensemble (rouge) redéveloppé dans le pôle multifonctionnel	79	Fig. 216. Dépenses d'immobilisations projetées	104
Fig. 179.Grand ensemble (rouge) et terrains redéveloppés (rose) dans le secteur nord	80	Fig. 217.Valeurs de vente des produits résidentiels estimés	105
Fig. 180.Grand ensemble (rouge) et terrains redéveloppés (rose) dans le secteur sud	80	Fig. 218.Valeurs de vente des superficies commerciales et de bureaux	105
Fig. 181.Grand ensemble (rouge) et terrains redéveloppés (rose) dans le secteur ouest	81	Fig. 219.Programme fonctionnel par phase	105
Fig. 182.Terrains redéveloppés (couleur pleine) ou mis en valeur (hachuré) dans le secteur est	81	Fig. 220.Retombées foncières anticipées	105
Fig. 183.Immeuble du 6520, boulevard Gouin Ouest (CSDM)	82	Fig. 221.Retombées foncières anticipées par année	106
Fig. 184.Immeuble du 11 760, avenue Robert-Giffard (CPE Cartierville,CSDM)	82	Fig. 222.Revenus nets selon le phasage	106
Fig. 185.Plan synthèse des circuits de mobilité durable de l'aire TOD Bos-Franc	85	Fig. 223.Retombées foncières anticipées par année	106
Fig. 186.Schéma des circulations et arrimage des différents réseaux aux abords de la station intermodale	86		
Fig. 187.Terminus intégré à un projet de logement social, Station de métro Rosemont, Montréal	87		
Fig. 188.Aménagements intérieurs conviviaux et sécuritaires du terminus d'autobus, Aéroport de Stuttgart, Allemagne	87		
Fig. 189.Terminus intégré à un projet mixte (résidence pour personnes âgées/bureau), Station de métro Jean-Talon, Montréal	87		
Fig. 190.Verdissement des espaces fonctionnels extérieurs, Station Rueil, Paris, France	87		
Fig. 191.Centre de transport Bellechasse de la STM, partiellement aménagé en souterrain	87		
Fig. 192.Édicule de métro Vendôme de la STM, aménagé pour assurer l'accessibilité universelle	87		
Fig. 193. Ratios de référence visant à promouvoir l'autopartage, un accès facilité aux personnes à mobilité réduite, et l'utilisation de véhicules électriques au sein des stationnements	88		

ANNEXE 1 - VOLUMÉTRIES

VOLUMÉTRIES

SECTEUR CENTRAL



ACCÈS POTENTIEL À LA
STATION DE MÉTRO

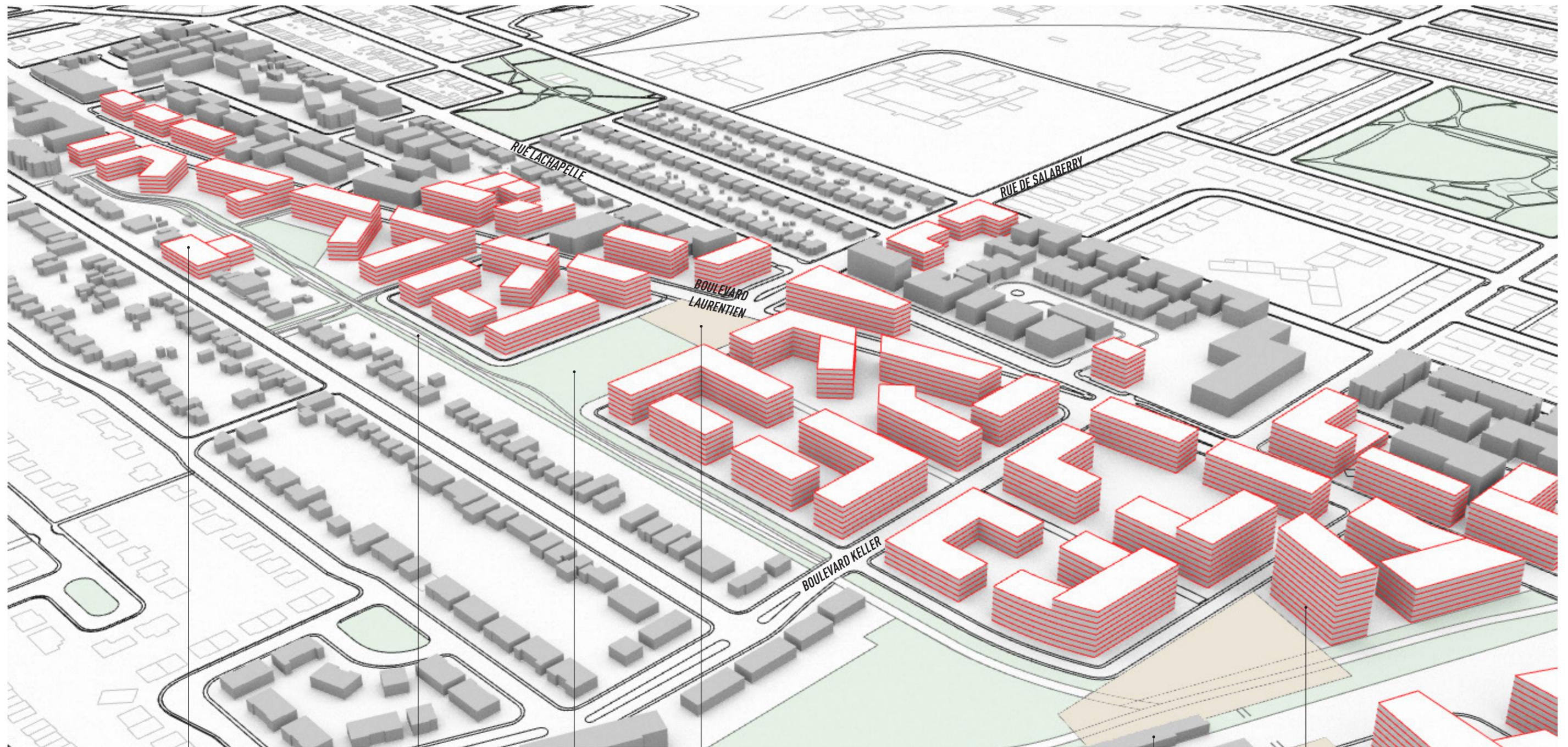
STATION DU REM
+ ACCÈS POTENTIEL À LA STATION DE MÉTRO

POTENTIEL TERMINUS D'AUTOBUS
+ ACCÈS POTENTIEL À LA STATION DE MÉTRO



VOLUMÉTRIES

SECTEUR NORD



ÉCOLE

LIEN MULTIFONCTIONNEL

PARC DE QUARTIER

PLACE PUBLIQUE

STATION DU REM

ACCÈS POTENTIEL À LA
STATION DE MÉTRO

VOLUMÉTRIES

SECTEUR OUEST



PARC DE QUARTIER

ÉCOLE

VÉLOROUTE

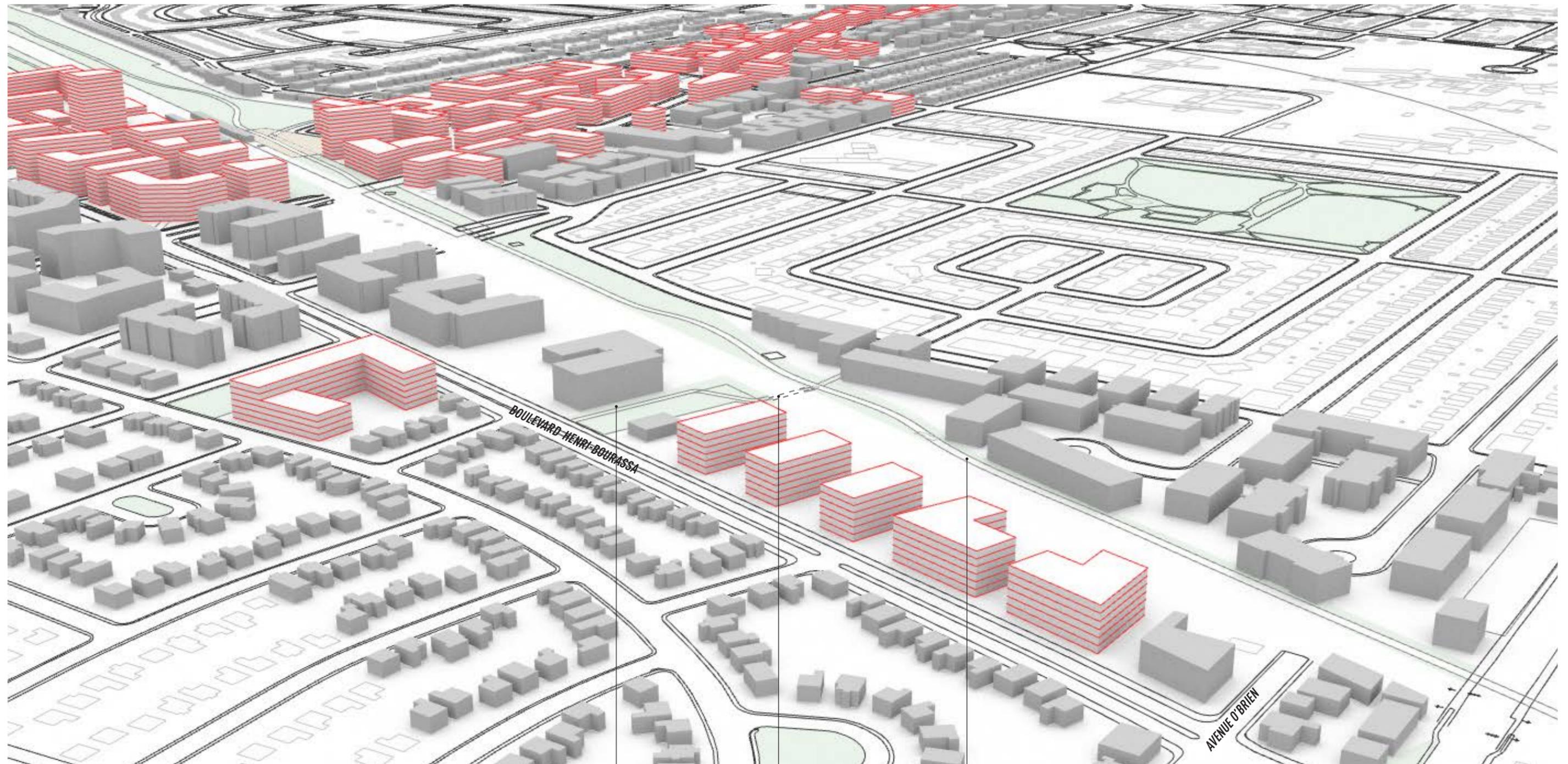
HYDRO-QUÉBEC

PISTE MULTIFONCTIONNELLE



VOLUMÉTRIES

SECTEUR EST



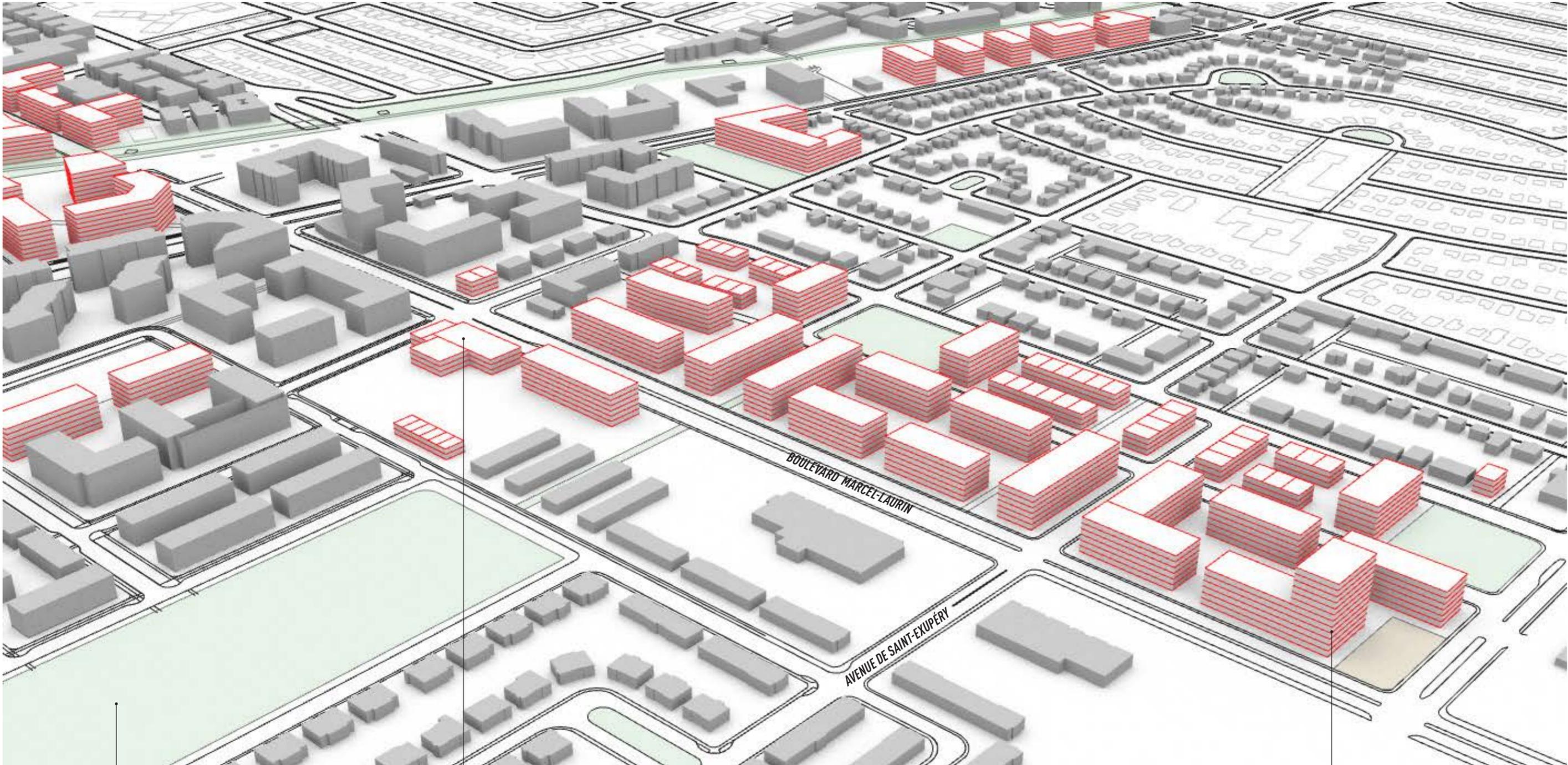
LIEN ACTIF

PASSAGE SOUS LES VOIES DU REM

VÉLOROUTE

VOLUMÉTRIES

SECTEUR SUD



PARC DU BOIS-FRANC

ÉCOLE

POTENTIELLE STATION DE MÉTRO

