

Programme particulier
d'urbanisme
L'Acadie-Chabanel



Table des matières

1. Introduction	1
2. Mise en contexte	3
3. Orientations	7
Faciliter l'accès au secteur pour les utilisateurs du transport collectif, les piétons et les cyclistes	8
Favoriser le développement et la diversification des activités d'emploi	9
Améliorer la forme urbaine	10
Améliorer les interfaces entre les milieux résidentiels et industriels	11
Aménager le domaine public de façon à favoriser des déplacements sécuritaires à pied et à vélo	12
Améliorer l'accès au secteur et la circulation à l'intérieur de celui-ci afin de répondre aux besoins du transport des marchandises	13
4. Interventions prévues dans le cadre du PPU	15
5. Projets structurants	19
Interventions dans l'axe de la rue Chabanel	19
Concept d'aménagement des abords de la gare Chabanel	21
Concept de réaménagement de la rue Chabanel	22
Sous-secteur Jean-Pratt – Charles-De-LaTour	23
Autres interventions sur le réseau routier et le domaine public	26
6. Autres éléments de mise en oeuvre	29
Modifications à la réglementation d'urbanisme	29
Paramètres réglementaires et autres dispositions applicables au territoire visé par le PPU	33
Autres stratégies	35

Introduction

1

Ce programme particulier d'urbanisme (PPU) présente les projets d'aménagement qui seront mis en œuvre ou développés par la Ville au cours des prochaines années dans le secteur L'Acadie-Chabanel. Il s'intègre au Plan d'urbanisme adopté en novembre 2004, lequel identifie 26 secteurs de planification détaillée pour l'ensemble du territoire de Montréal, dont le secteur L'Acadie-Chabanel.

Les secteurs de planification détaillée correspondent à des portions du territoire représentant des enjeux majeurs et complexes pour lesquels il s'avère pertinent de pousser la réflexion et les études de planification urbaine au-delà de la date d'adoption du Plan.

En mars 2005, le comité exécutif approuvait un plan d'action pour la mise en valeur de l'ensemble du secteur L'Acadie-Chabanel. Ce plan d'action mettait notamment l'accent sur le soutien à l'industrie de la mode, une industrie historiquement associée au développement du secteur, qui doit aujourd'hui s'adapter au contexte issu de la libéralisation graduelle des règles qui régissent le commerce international.

La planification détaillée est l'un des mécanismes mis de l'avant par le Plan d'action afin de soutenir la relance du secteur. Elle aboutit aujourd'hui à un PPU qui identifie les aménagements publics, les ajustements réglementaires et les stratégies qui seront mis en œuvre par la Ville dans le secteur au cours des prochaines années.

Le Programme particulier d'urbanisme pour le secteur L'Acadie-Chabanel est le fruit d'une collaboration entre l'arrondissement d'Achats-Cartierville, le Service des infrastructures, du transport et de l'environnement et le Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine qui assure la coordination du projet.

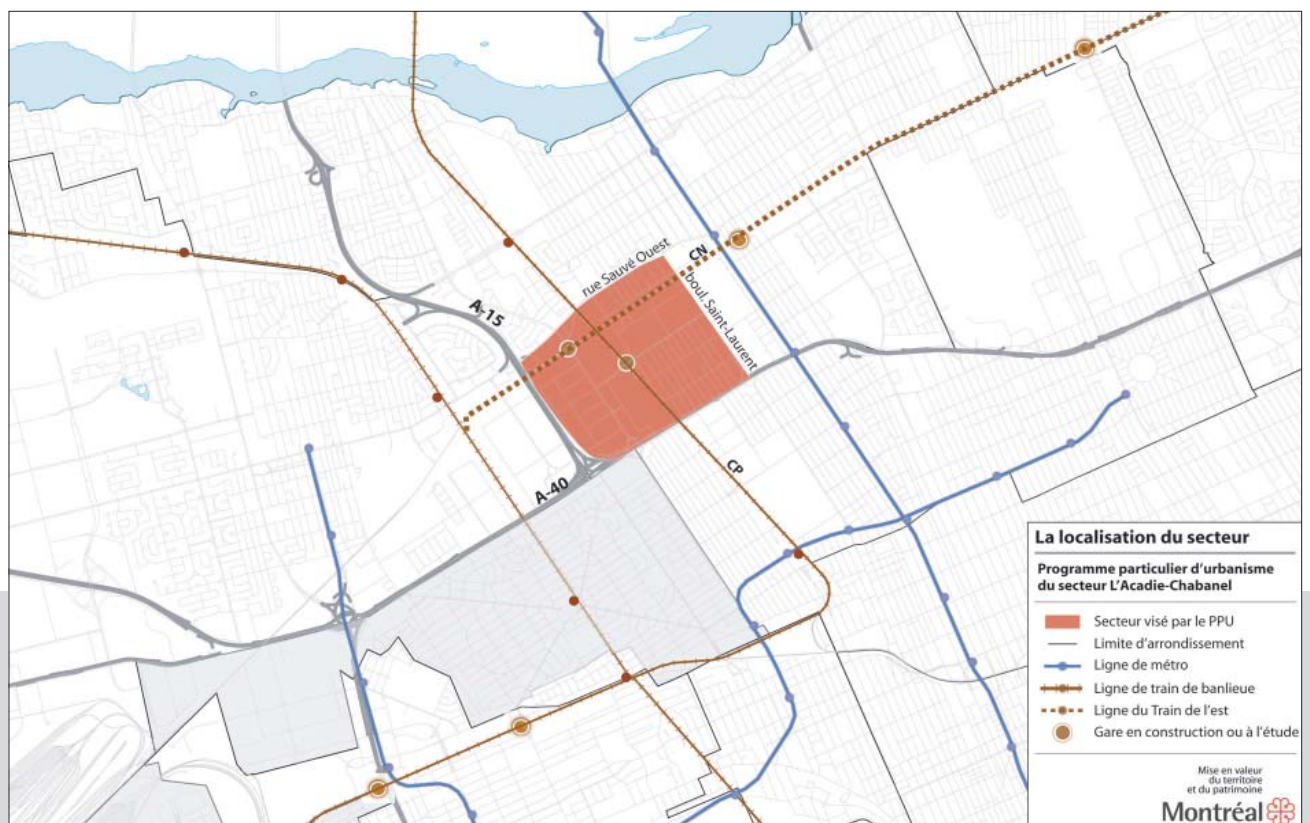
Mise en contexte

2

Le secteur L'Acadie-Chabanel correspond à un territoire d'une superficie d'un peu moins de 3 km² situé dans la partie sud de l'arrondissement d'Achats-Cartierville. Il est bordé par les autoroutes 15 et 40, à l'ouest et au sud, par le boulevard Saint-Laurent, à l'est, et par la rue Sauvé au nord.

Des voies ferrées du Canadien Pacifique (CP) traversent le centre du secteur du nord au sud. Ces voies, utilisées pour le transport des marchandises, servent également à la ligne de train de banlieue Montréal - Blainville. De plus, des voies du Canadien National (CN) traversent le nord du secteur dans le sens est-ouest. Ces voies, actuellement réservées au transport des marchandises, seront utilisées par une nouvelle ligne de train de banlieue dont l'aménagement a été annoncé par l'Agence métropolitaine de Transport (AMT).

Le secteur L'Acadie-Chabanel, dont 80 % de la superficie est dédiée à des activités économiques (commerces, industries et bureaux), comprend plus de 20 000 emplois. Près de la moitié de ces emplois sont dans le domaine du textile et de l'habillement. L'habitation est présente dans la partie sud-est du secteur qui correspond à une enclave résidentielle où vivent près de 2 500 ménages.



Loin d'être homogène, L'Acadie-Chabanel se compose de multiples sous-secteurs ayant une vocation, une façon d'occuper l'espace et une dynamique qui leur sont propres.

Au sud des voies du CN, on retrouve ainsi un sous-secteur industriel (Jean-Pratt – Charles-De LaTour), entre le boulevard De L'Acadie et l'autoroute 15, et le mégacentre commercial du Marché central à l'ouest des voies du CP. La Place des Maraîchers, qui appartient au Marché central, constitue elle-même un sous-secteur.

Deux sous-secteurs industriels, au nord de la rue Chabanel (Chabanel-De Louvain) et dans l'axe de la rue Meilleur (Meilleur-Du Parc), côtoient un milieu résidentiel à l'est des voies du CP. Enfin, au nord des voies du CN, le secteur se divise entre un sous-secteur industriel (Sauvé-Port-Royal) et un sous-secteur commercial (Sauvé-L'Acadie).

Les boulevards Saint-Laurent, De L'Acadie et Crémazie Ouest sont, avec les rues Chabanel et Sauvé, les axes qui structurent le secteur. Les deux premiers le relient aux milieux avoisinants, tandis que la rue Chabanel fait office de trait d'union entre les sous-secteurs au sud des voies du CN. Ces axes se caractérisent aussi par une vocation, un bâti et une image qui leur sont particuliers.

Le secteur comporte une superficie considérable de terrains vacants pouvant accueillir de nouvelles activités économiques, dont une forte proportion en bordure immédiate des corridors autoroutiers. Il compte également de vastes sites et des immeubles dont l'utilisation pourrait être intensifiée ou diversifiée au profit d'activités plus dynamiques.

Près de 750 000 m² d'espaces commerciaux et industriels du secteur sont localisés dans des immeubles de grand gabarit. Le taux d'inoccupation dans ces immeubles, surtout présents en bordure de la rue Chabanel, tend cependant à augmenter depuis plus d'une dizaine d'années en raison du déclin progressif de l'industrie du textile et de l'habillement conséquent à la libéralisation des échanges sur la scène internationale.

Le camionnage revêt une importance majeure compte tenu de l'ampleur des activités industrielles et manufacturières. Il s'effectue toutefois dans des conditions qui ne sont pas optimales ce qui génère certaines situations conflictuelles avec les autres usagers de la route ainsi que des problèmes de circulation.

La grande accessibilité par automobile participe pour sa part largement au succès de la zone commerciale du Marché central. Cependant, sa desserte en transport collectif n'est à l'heure actuelle assurée que par autobus. Les stations de métro les plus rapprochées, Sauvé et Crémazie, sont situées à plus de 500 mètres à l'est du boulevard Saint-Laurent.

Les sous-secteurs



L'implantation de la gare Chabanel, sur la ligne de train de banlieue Montréal-Blainville, et éventuellement celle d'une autre gare sur la ligne du Train de l'est qui reliera Montréal à Mascouche, permettront ainsi d'améliorer de manière significative la desserte du secteur en transport collectif et de lui insuffler un nouveau dynamisme.

Le Programme particulier d'urbanisme se fonde sur une reconnaissance de la vocation des diverses composantes qui participent au dynamisme du secteur. Il soutient, d'une part, la transformation des espaces sous-utilisés et l'intensification de l'utilisation du territoire à des fins d'emploi. D'autre part, il vise à améliorer l'image du secteur, à le doter d'un caractère davantage convivial pour les personnes qui le fréquentent et à assurer la qualité de vie des ménages qui y sont établis.

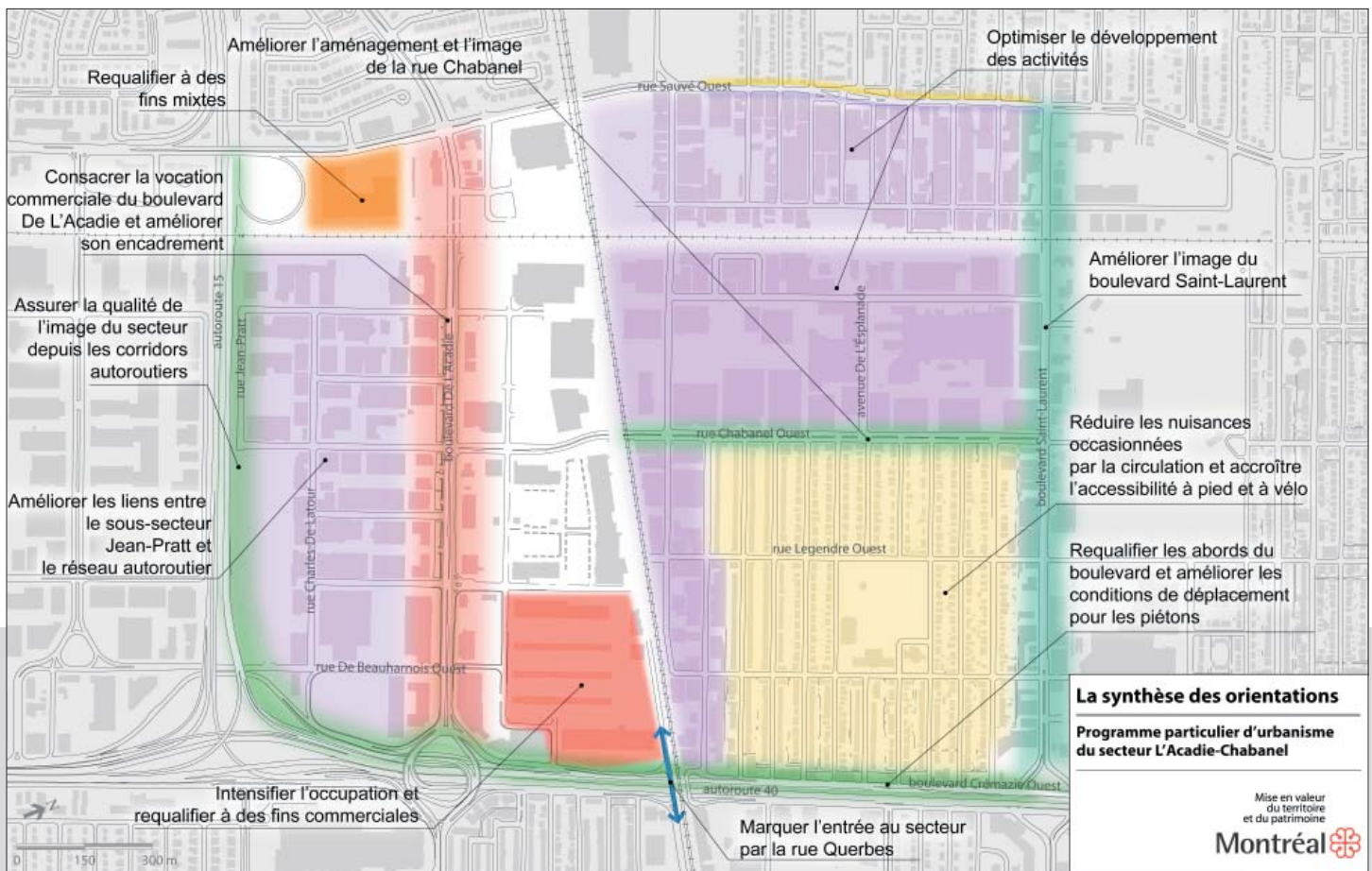
Orientations

3

La planification détaillée est fondée sur les 6 orientations générales suivantes :

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

Le PPU articule plus finement ces orientations pour tenir compte de la dynamique propre aux différentes parties du territoire. Il insiste sur les aspects les plus significatifs de chacune en fonction de sa vocation, des enjeux la concernant plus étroitement et des problématiques qui y sont observées. La carte, ci-dessous, présente une synthèse de ces orientations pour les diverses composantes du secteur.



Faciliter l'accès au secteur pour les utilisateurs du transport collectif, les piétons et les cyclistes

Malgré la forte concentration d'emplois, le secteur L'Acadie-Chabanel n'est pas encore desservi par un système de transport collectif de forte capacité. Ainsi, sa desserte en transport collectif est essentiellement assurée par autobus, notamment à partir des stations de métro Sauvé et Crémazie. La fréquence du service est accentuée durant les périodes de pointe.

L'implantation d'une gare par l'Agence métropolitaine de Transport (AMT) sur la ligne Montréal-Blainville, à l'intersection de la rue Chabanel, permettra de combler en partie cette lacune. De plus, l'aménagement prévu, à moyen terme, de la ligne du Train de l'est, entre Montréal et Mascouche, et comportant un arrêt dans le secteur à l'intersection du boulevard De l'Acadie, améliorera encore davantage sa desserte en transport collectif. Ces interventions structurantes auront un effet majeur et stimulant sur le développement du secteur.

L'accès à pied au secteur depuis les stations de métro Crémazie et Sauvé, situées environ 500 mètres à l'est du boulevard Saint-Laurent, n'est pas encouragé par la nature du milieu à franchir. En effet, il s'effectue dans un environnement dominé par la circulation rapide d'automobiles et de camions, où peu de considération a été accordée au piéton dans la conception du domaine public. La situation est similaire pour presque tous les accès piétons au secteur.

Pour des motifs analogues, le secteur est difficilement accessible à vélo. L'exercice implique, dans la plupart des cas, un partage désavantageux de la chaussée avec des véhicules lourds et des conditions de circulation peu sécuritaires.

Le PPU mise sur des aménagements physiques afin d'améliorer les conditions d'accès au secteur en transport collectif, à pied et à vélo. Sa mise en œuvre permettra ainsi de valoriser l'utilisation de la future gare Chabanel et de relier le secteur au réseau cyclable pan-montréalais. Par ailleurs, il soutient, par diverses stratégies, le développement de meilleures liaisons avec les milieux avoisinants, et ce, pour tous les types de déplacements.

Favoriser le développement et la diversification des activités d'emploi

Le potentiel d'accueil du secteur pour des activités commerciales, industrielles ou de bureaux est considérable. La superficie de terrains vacants disponible s'élève ainsi à environ 5 hectares et représente un potentiel théorique de constructions neuves totalisant plus de 135 000 m² de plancher.

De plus, près de 18 hectares de terrains non vacants sont actuellement utilisés par des activités peu intensives. Leur requalification représente la possibilité de construire ou de mettre en valeur l'équivalent de 380 000 m² de plancher pour accueillir des activités plus dynamiques. C'est le cas notamment de la Place des Maraîchers et de la zone commerciale située dans la partie nord-ouest du secteur.

Enfin, une partie non négligeable du potentiel de développement économique du secteur réside dans des immeubles existants. À titre d'exemple, le taux d'inoccupation dans certains immeubles de grand gabarit atteint 18 %. De tels immeubles offrent d'ailleurs la moitié de la superficie commerciale ou industrielle du secteur.

Le PPU vise à mettre en valeur le potentiel de développement des terrains vacants en misant, entre autres, sur leur localisation stratégique, et à faciliter la requalification des espaces moins performants. Toutefois, il soutient d'abord la consolidation et la diversification des activités dans les immeubles existants à l'aide de divers outils, dont l'aménagement d'un environnement urbain stimulant et une meilleure desserte en transport collectif.



Améliorer la forme urbaine

La localisation du secteur, dont les limites sud et ouest longent les autoroutes 40 et 15, lui confère une visibilité à l'échelle régionale qui mériterait d'être davantage exploitée pour accroître sa notoriété en lui associant une image de qualité.

La présence de plusieurs hectares de terrains à construire en bordure des autoroutes 15 et 40 est une occasion de valoriser cette fenêtre ouverte sur le secteur. Dans le même ordre d'idées, la requalification de certains vastes espaces pourrait participer à la composition d'une image distinctive du secteur.

La majorité des accès au secteur sont des espaces anonymes au coeur d'environnements peu attrayants. À l'échelle du secteur, l'aménagement des grands axes, dont celui de la rue Chabanel, devrait lui aussi participer davantage à la définition d'une image de qualité.

Les interventions effectuées jusqu'ici sur ces axes, hormis la construction du viaduc Chabanel et le réaménagement du rond-point L'Acadie, se résument, pour la plupart, à des retouches faites au gré des problèmes rencontrés.

Le PPU vise à agir sur les divers éléments qui composent l'image du secteur, et ce, tant à l'échelle régionale que locale. Il soutient ainsi un encadrement des constructions tenant davantage compte de leur visibilité. Il comporte également des aménagements publics qui prennent en considération le caractère recherché pour le secteur et la mise en valeur des éléments marquants de la forme urbaine.

Améliorer les interfaces entre les milieux résidentiels et industriels

Le sous-secteur résidentiel, dans la partie sud-est du secteur, est circonscrit par des voies de circulation majeures, appartenant au réseau de camionnage, ainsi que par des zones de commerces ou d'industries. Cette situation génère, pour les résidents de ce sous-secteur, des désagréments qui peuvent être atténués.

Les nuisances directes associées aux activités industrielles, telles que les odeurs ou le bruit excessif, ont relativement peu d'impacts sur les milieux de vie compte tenu de leur proximité. À cet égard, l'existence de bâtiments industriels côtoyant des habitations sur la rue Verville constitue une anomalie qui pourra être corrigée grâce aux ajustements apportés récemment au Plan d'urbanisme.

La rue Chabanel offre pour sa part des services destinés à la fois aux travailleurs et aux résidents. Elle comporte, du côté sud, des immeubles de 2 ou 3 étages s'inscrivant dans le prolongement de la trame résidentielle avec lesquels des immeubles industriels de grand gabarit, du côté nord, offrent un contraste saisissant. La valorisation de cette double vocation créerait une transition plus agréable entre ces milieux contrastés.

La circulation de transit est le principal élément affectant la qualité de vie des ménages du secteur. De plus, une partie du camionnage induit par les activités industrielles percole dans le secteur, et ce, en dépit des restrictions existantes. À cet égard, la localisation actuelle de la sortie permettant de rejoindre le boulevard Saint-Laurent depuis l'autoroute 40, en direction ouest, est problématique.

La mise en œuvre du PPU permettra d'accroître la convivialité des interfaces entre les milieux industriels et résidentiels, notamment par un aménagement de la rue Chabanel valorisant son caractère et sa vocation particulière. Elle prend aussi en considération la problématique de la circulation de transit.



Aménager le domaine public de façon à favoriser des déplacements sécuritaires à pied et à vélo

Dans une grande partie du secteur, l'aménagement du domaine public a été d'abord conçu pour accommoder les déplacements effectués en automobile et le transport des marchandises par camion. Toutefois, ces préoccupations essentielles, compte tenu de la nature des activités économiques du secteur, ont parfois occulté l'importance accordée aux déplacements cyclistes et piétons.

La convivialité des déplacements cyclistes et piétons mérite d'être accrue à l'échelle du secteur. La priorité consiste évidemment à agir aux endroits où les conflits potentiels entre les différents usagers de la route sont les plus nombreux et où les conditions de déplacement à pied ou à vélo sont peu sécuritaires.

La rue Chabanel est l'endroit où la cohabitation entre les différents modes de déplacement est la plus problématique. Ainsi, les véhicules, les piétons et les cyclistes s'y côtoient dans un environnement qui ne répond qu'imparfaitement à leurs besoins respectifs. C'est aussi l'axe où les activités et le cadre bâti dense, implanté avec peu de recul par rapport à la rue, génèrent le plus de mouvements piétonniers.

Le PPU comporte des interventions sur domaine public qui visent, entre autres, la création d'un environnement plus propice aux modes de transport actifs. Ces interventions permettent d'accroître la sécurité et le confort des personnes circulant à pied ou à vélo dans le secteur. De plus, elles intègrent l'aménagement d'espaces ou l'implantation de mobilier urbain répondant à plusieurs de leurs besoins (aires de détente, supports à vélo, bancs, éclairage, etc.)

Améliorer l'accès au secteur et la circulation à l'intérieur de celui-ci afin de répondre aux besoins du transport des marchandises

Le transport des marchandises par camion joue un rôle fondamental dans les opérations d'un grand nombre d'entreprises du secteur. Les conditions dans lesquelles il s'effectue ont un impact non seulement sur la vitalité de ces activités, mais aussi sur le caractère des grands axes et sur les conditions de circulation offertes à l'ensemble des usagers de la route, incluant les piétons.

La position stratégique du secteur sur le réseau autoroutier est étroitement liée à son développement économique. Paradoxalement, le réseau autoroutier, malgré sa proximité, est parfois difficile à rejoindre par camion. Inversement, l'accès à certaines portions du secteur depuis le réseau autoroutier nécessite souvent un détour à travers un environnement mal adapté aux dimensions des véhicules lourds.

Ainsi, les restrictions à la circulation des marchandises découlent avant tout de l'absence de liens directs ou à tout le moins efficaces entre certaines parties du territoire et le réseau routier supérieur. Elles résultent aussi d'aménagements peu appropriés au camionnage, dont, par exemple, les rayons de virage trop serrés ou encore les espaces de manœuvre restreints, obligeant les camions à manœuvrer sur la rue pour atteindre les quais de chargement.

Le PPU vise, entre autres, à simplifier l'accès aux sous-secteurs ayant une forte concentration d'entreprises manufacturières pour le camionnage. Par ailleurs, des considérations à l'égard des besoins associés au transport des marchandises ont été systématiquement intégrées à la réflexion sur les aménagements mis de l'avant, dont celui de la rue Chabanel. Les impacts potentiels du camionnage ont également été pris en compte dans la définition d'une vocation pour les différentes composantes du secteur.

Interventions prévues dans le cadre du PPU

4

Les interventions mises en œuvre dans le cadre du PPU s'inscrivent dans les orientations mentionnées dans la section précédentes. Elles peuvent être regroupées en trois grandes catégories en fonction de leur nature, soit :

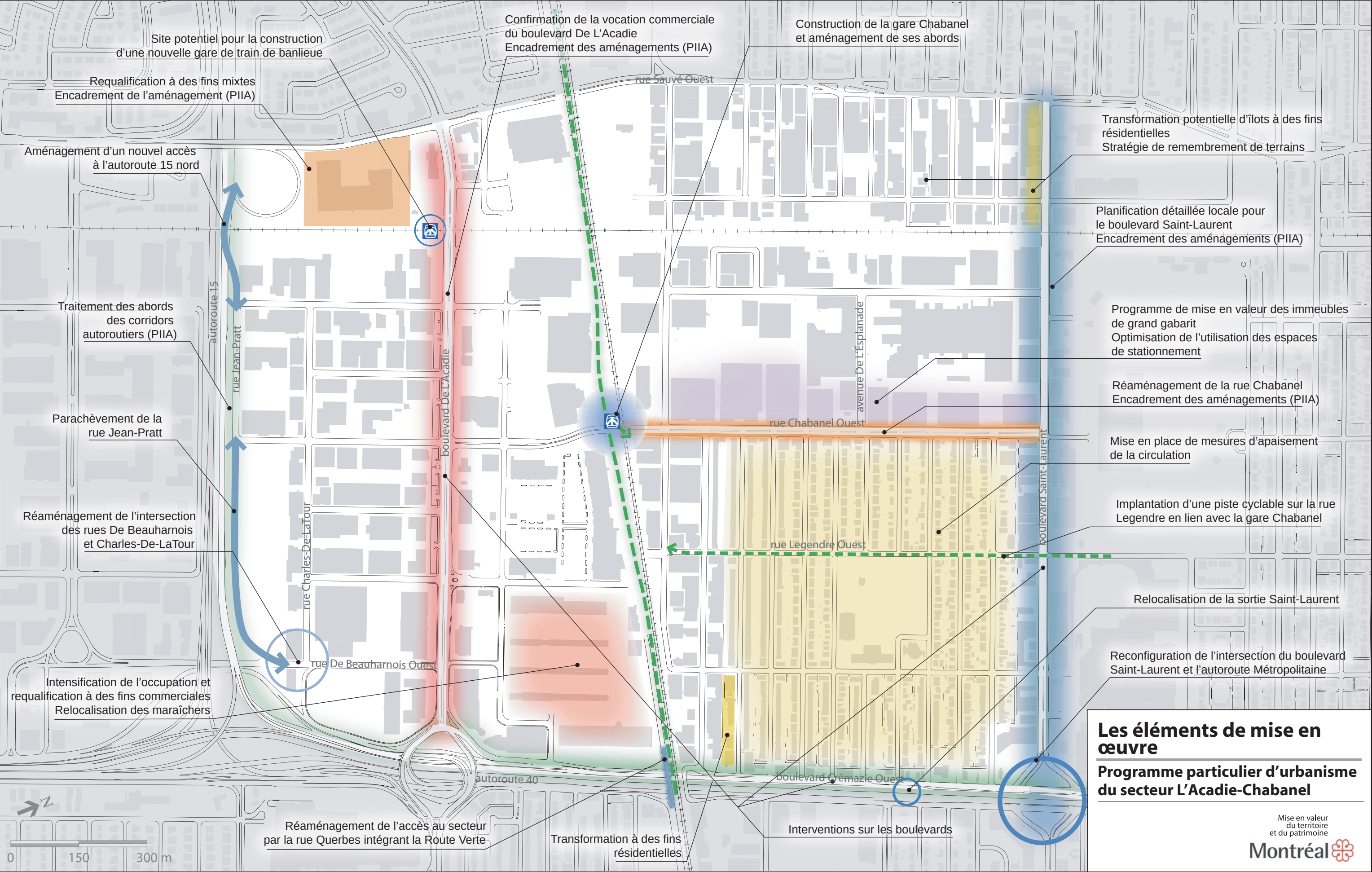
- les projets structurants qui se traduisent par divers aménagements sur le domaine public;
- les ajustements à la réglementation d'urbanisme;
- les autres stratégies.

Le tableau ci-dessous présente l'échéancier pour la réalisation des projets structurants prévus dans le cadre du PPU. La réglementation d'urbanisme sera ajustée d'ici la fin 2007 tandis que les stratégies seront progressivement mises en œuvre d'ici la fin de l'année 2008. La carte de la page suivante présente une synthèse de l'ensemble de ces interventions qui sont présentées dans le détail dans les sections qui suivent.

Les projets structurants

Projet	Travaux	Coûts de réalisation*
Gare Chabanel	Automne 2006	1, 3 M \$ (AMT)
Réaménagement de l'intersection Beauharnois-Charles-De LaTour	2006 - 2007	À déterminer
Parachèvement de la rue Jean-Pratt	2006 - Automne 2007	2,6 M \$ (Ville)
Implantation d'une voie cyclable dans l'axe de la rue Legendre	À déterminer	À déterminer
Aménagement des abords de la gare	2007 - 2008	1 M \$ (Ville)
Réaménagement de la rue Chabanel	2007 - 2009	14 M \$ (Ville)
Aménagement d'une voie d'accès à l'autoroute 15 nord	2008 - 2009	À déterminer (MTQ)
Réaménagement de la rue Querbes (intégrant la Route verte)	2008 - 2009	0,5 M \$ (Ville)
Aménagement d'une place publique en bordure de la rue Chabanel	À déterminer	0,9 M \$ (Ville)
Interventions sur les boulevards	2009 ou +	3,6 M \$ (Ville)

* Tels qu'estimés en 2005



Projets structurants

5

Interventions dans l'axe de la rue Chabanel

Le Programme particulier d'urbanisme comporte plusieurs interventions sur le domaine public qui visent notamment à mettre en valeur l'accès au secteur par transport collectif ainsi qu'à faciliter le recours aux modes de transport actifs pour les personnes circulant à destination du secteur ou à l'intérieur de celui-ci.

Parallèlement, ces interventions permettront d'assurer une circulation des marchandises plus efficace, plus sécuritaire et générant moins de nuisances. Elles contribueront aussi à doter le secteur d'une meilleure image et d'un caractère plus convivial pour l'ensemble des personnes qui le fréquentent.

L'axe de la rue Chabanel est privilégié parce qu'il occupe une position centrale à l'égard de l'ensemble des orientations d'aménagement. Ainsi, la plupart des enjeux relatifs au secteur y sont manifestes, qu'il s'agisse de la qualité de l'image, de la consolidation des activités, du transport des personnes et des marchandises ou des interfaces entre zones d'activités économiques et milieux résidentiels.

L'implantation d'une gare sur la ligne de train de banlieue Montréal-Blainville, au nord du croisement de la rue Chabanel, permettra enfin d'assurer la desserte du secteur par un mode de transport collectif à forte capacité. La présence de la gare permettra également d'accroître la visibilité du secteur et de mettre en valeur les immeubles situés à proximité, dont plusieurs, particulièrement denses, peuvent accueillir une forte concentration de travailleurs.



De façon complémentaire, l'aménagement des abords de la gare viendra créer une «porte d'entrée» attrayante au secteur en offrant un environnement confortable et sécuritaire à ses usagers. Les aménagements prévus permettent de dépasser les préoccupations d'ordre purement opérationnel pour tirer le meilleur parti de la présence de la gare. Une attention particulière est ainsi apportée à la relation formelle entre la gare, les bâtiments voisins et le domaine public.

Le réaménagement de la rue Chabanel permettra pour sa part de corriger plusieurs graves lacunes aux plans esthétique et fonctionnel, notamment à travers l'amélioration générale de l'état du domaine public, la plantation d'un nombre significatif d'arbres d'alignement et la création d'un espace piéton plus convivial.

Il soutient en outre la mise en valeur des immeubles de grand gabarit, une composante essentielle de l'image du secteur, ainsi qu'un meilleur aménagement des espaces libres qui sont pour la plupart des aires asphaltées.

Il a par ailleurs été conçu pour que la rue Chabanel puisse continuer à assumer son rôle, en matière de circulation des personnes et des marchandises, en réduisant les conflits entre ses différents usagers et en augmentant leur confort.

Enfin, un nouveau lieu public sera aménagé en bordure de la rue Chabanel pour palier l'absence de lieu formellement dédié à la détente dans sa partie la plus achalandée. En outre, il participera à la mise en valeur de la rue en consolidant l'aménagement sur son côté nord et en contribuant à son verdissement.

Concept d'aménagement des abords de la gare Chabanel

Le concept d'aménagement des abords de la gare valorise l'accès à la rue Chabanel en la reliant à la gare par un corridor généreux, bien encadré et pourvu du mobilier urbain nécessaire à assurer son caractère fonctionnel et agréable. Il identifie de plus des critères qui permettront de baliser le développement immobilier aux abords de la gare afin de créer un environnement attrayant et stimulant.

Le projet consiste dans un premier temps à construire une rampe d'accès au quai est de la gare à partir de l'intersection des rues Chabanel et Meilleur. Il s'agit d'une rampe linéaire pouvant être réalisée d'une façon indépendante du reste du concept. Un alignement d'arbres, entre la rampe et la rue, viendra atténuer l'impact de la présence du viaduc.

La seconde partie du projet est l'aménagement d'une place publique linéaire du côté est de la gare. Cette place, constituée de paliers ascendants vers le quai est de la gare, totaliserait plus de 8 000 m². Chaque palier sera accessible par la rampe grâce à des ouvertures pratiquées dans celle-ci. Des bancs, des supports à vélo et un éclairage efficace seront intégrés à ce lieu public linéaire.



Concept de réaménagement de la rue Chabanel

En complément aux aménagements publics, des paramètres s'appliqueront pour encadrer le développement immobilier et le traitement des espaces libres dans le voisinage immédiat de la gare. Ces paramètres reposeront sur les principes suivants :

- l'intégration d'un socle de 2 ou 3 étages dans le traitement architectural d'une éventuelle construction du côté nord de la rue Chabanel à l'est des voies du CP afin d'assurer une transition entre la hauteur de l'immeuble et une échelle piétonne;
- une marge de recul généreuse, s'inscrivant dans la continuité de celles des bâtiments voisins, permettant de créer une percée visuelle sur la rue Chabanel depuis la gare (et inversement);
- la présence d'ouvertures pour les façades donnant sur la gare et un traitement se rapprochant de celui d'une façade principale;
- le recours à des plantations, terre-plein ou autres aménagements pour faciliter la lisibilité des corridors de circulation sur les espaces libres.

Le réaménagement la rue Chabanel répond à la fois aux besoins des activités riveraines et aux préoccupations relatives à la sécurité et au confort de ses divers usagers. Il intègre également des considérations pour la qualité de l'image du secteur, de même que pour la quiétude des ménages de la zone résidentielle avoisinante.

Deux options de réaménagement ont été initialement considérées. La première consistait à élargir le terre-plein central et à le planter d'arbres sur toute la longueur du tronçon. La seconde privilégiait à l'inverse un terre-plein central de largeur réduite et l'intégration d'arbres d'alignement en bordure des trottoirs de chaque côté de la rue.

Aucune de ces options ne s'avère adaptée aux caractéristiques de la rue Chabanel dont l'encadrement varie entre le boulevard Saint-Laurent et la rue Meilleur. Aussi, le concept finalement retenu privilégie un traitement de la rue innovateur, dont :

- un aménagement des trottoirs asymétrique, tenant compte de la différence de gabarit entre les bâtiments du côté sud et du côté nord de la rue;
- un élargissement du terre-plein central aux extrémités du tronçon, soit à proximité de la rue Meilleur et du boulevard Saint-Laurent, permettant de marquer les « entrées » à la rue Chabanel par la présence de plantations plus abondantes;
- la réduction du terre-plein central à sa plus simple expression dans la partie centrale du tronçon, là où la marge de recul des immeubles est la plus réduite, permettant un élargissement maximal du trottoir nord pour atténuer l'impact des immeubles de grand gabarit;
- la fermeture du terre-plein central à certaines intersections pour réduire la circulation de transit dans le sous-secteur résidentiel.

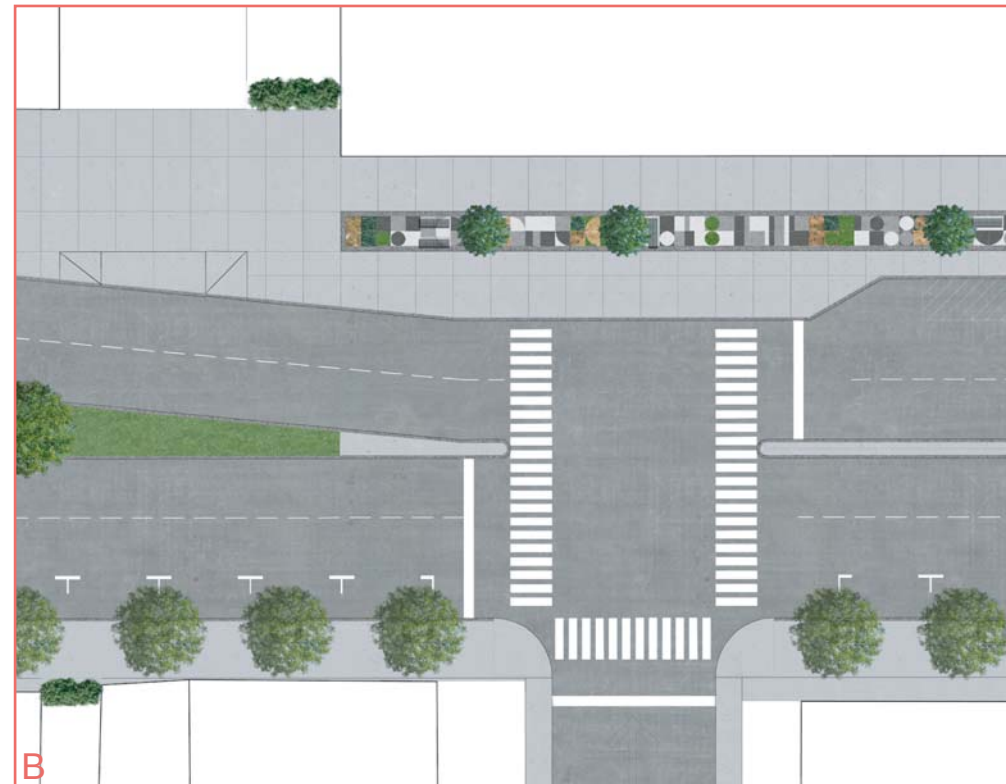
Le maintien d'un terre-plein central est une nécessité pour les fins de la circulation en raison du contexte dans lequel s'inscrit la rue Chabanel et de son rôle particulier. Le concept prévoit par ailleurs l'implantation d'éclairage d'ambiance des deux côtés de la rue ainsi que l'aménagement d'aires réservées aux véhicules de livraison-messagerie et aux autobus.



Concept de réaménagement de la rue Chabanel



Plan de l'ensemble du tronçon



Traverses piétonnes à l'intersection de la rue Jeanne-Mance



Partie centrale



Détail de l'aménagement du trottoir nord

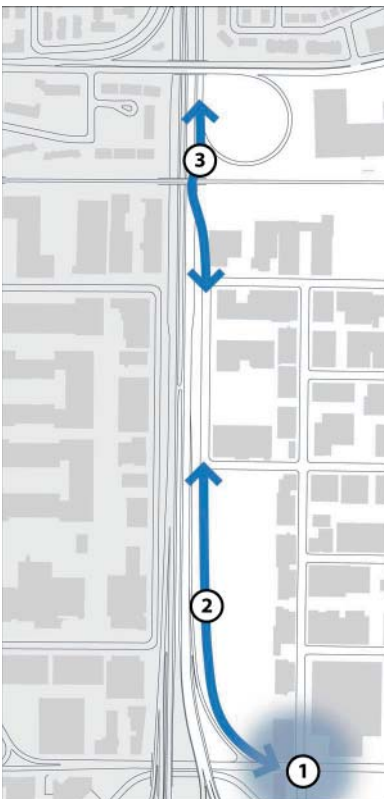
Le sous-secteur Jean-Pratt- Charles-De-LaTour

Le sous-secteur Jean-Pratt-Charles-De-LaTour, compris entre le boulevard De L'Acadie et l'autoroute 15, au sud des voies du CN, comporte plus de 4 hectares de terrains vacants à développer à des fins industrielles ou de bureaux. Cette zone bénéficie d'une situation stratégique dont elle devrait tirer davantage partie. Ainsi, les espaces vacants situés en bordure de l'autoroute 15 ne sont, par exemple, accessibles que depuis les rues De Beauharnois et Chabanel.

L'accès à ce sous-secteur depuis le réseau autoroutier sera amélioré grâce au réaménagement de l'intersection des rues De Beauharnois et Charles-De-LaTour. À l'heure actuelle, les véhicules qui parviennent à cette intersection à partir de l'autoroute 40, en provenance de l'est, ne peuvent poursuivre leur route sur la rue Charles-De-LaTour. Ils sont ainsi contraints de tourner à droite sur la rue De Beauharnois ce qui contribue, entre autres, à l'augmentation du camionnage sur le boulevard De L'Acadie.

Le réaménagement de l'intersection permettra aux véhicules de poursuivre leur route sur Charles-De-LaTour et d'accéder directement au cœur du sous-secteur industriel. Par ailleurs, la géométrie de la rue Charles-De-LaTour sera corrigée entre le boulevard Crémazie Ouest et la rue De Beauharnois de façon à la rendre plus sécuritaire.

Parallèlement, la rue Jean-Pratt sera prolongée entre les rues De Beauharnois et Chabanel de manière à desservir les terrains bordant l'autoroute 15. Ce prolongement sera suivi par la construction d'une nouvelle voie d'accès à l'autoroute 15, au nord de la rue Chabanel, reliée à l'accès à l'autoroute 15 nord existant à la hauteur de la rue Sauvé. Celle-ci sera réalisée en collaboration avec ministère des Transports (MTQ).



- ① Réaménagement de l'intersection De Beauharnois-Charles-De-LaTour
- ② Parachèvement de la rue Jean-Pratt
- ③ Nouvel accès à l'autoroute 15 nord

Autres interventions sur le réseau routier et le domaine public

D'autres interventions sur le domaine public sont envisagées à moyen ou à long terme afin, notamment, d'améliorer l'accès au secteur, de le relier au réseau cyclable pan-montréalais et d'assurer la qualité de l'image de ses principaux axes structurants.

Le réaménagement de la rue Querbes

La rue Querbes est devenue, avec la reconfiguration rond-point L'Acadie, une porte d'entrée au secteur pour les véhicules en provenance de l'ouest depuis le boulevard Métropolitain. Elle offre cependant aux personnes qui l'empruntent une première image peu attrayante du secteur que son réaménagement permettra d'améliorer.

À l'instar de celle qui existe de l'autre côté des voies du CP, la boucle de virage en « U » de la rue Querbes est peu adaptée aux mouvements des nombreux camions circulant à destination du secteur. Par ailleurs, elle constitue un point de passage privilégié par bon nombre de piétons et de cyclistes pour atteindre le secteur à partir des milieux de vie situés au sud de l'autoroute 40.

En plus de rendre l'accès au secteur plus convivial pour tous ses usagers (piétons, cyclistes, automobilistes, camionneurs), le réaménagement de la rue Querbes intégrera éventuellement la Route verte qui sera reliée à la gare Chabanel. Il contribuera en outre à l'amélioration de l'image du secteur de concert, notamment, avec le redéveloppement éventuel de la Place des maraîchers.

La relocalisation de la sortie du boulevard Saint-Laurent

La localisation de la sortie du boulevard Saint-Laurent sur l'autoroute Métropolitaine en provenance de l'est, actuellement située en aval du boulevard Saint-Laurent, hypothèque grandement la requalification du boulevard Crémazie Ouest. Elle a pour effet de contraindre les véhicules, dont de nombreux camions, à cheminer sur ce dernier pour atteindre le boulevard Saint-Laurent à partir de l'autoroute 40.

Cette situation compromet également la quiétude des ménages de la partie sud-est du secteur dans la mesure où elle incite les conducteurs à emprunter ses rues pour rejoindre plus rapidement le boulevard Saint-Laurent ou la rue Chabanel. Par ailleurs, le virage en « U » par lequel doivent transiter les véhicules cherchant à atteindre le boulevard Saint-Laurent en direction sud est mal adapté aux besoins du camionnage.

La Ville sensibilisera le ministère des Transports du Québec à cette problématique dans le cadre des travaux d'optimisation de l'autoroute 40 avec pour objectif la relocalisation de cette sortie à un endroit approprié ou l'élaboration d'une alternative valable.

Le réaménagement de l'intersection Saint-Laurent-Crémazie

Le boulevard Saint-Laurent fera l'objet d'un exercice de planification par l'arrondissement d'Ahuñtsic-Cartierville. Cette démarche permettra d'établir la vocation souhaitée pour les différents tronçons du boulevard et d'identifier les interventions à mettre en œuvre pour l'améliorer aux plans esthétique et fonctionnel. La reconfiguration de l'intersection des boulevards Saint-Laurent et Crémazie au profit d'un aménagement plus convivial pour les piétons de même que la requalification des espaces adjacents font partie des éléments étudiés dans le cadre de cette démarche.

Les interventions sur les boulevards

Les boulevards De L'Acadie, Crémazie Ouest et Saint-Laurent feront l'objet de travaux de verdissement, d'embellissement ou de réaménagement. Dans le cas du boulevard De L'Acadie, récemment aménagé, ces travaux consisteront à améliorer l'aspect du côté ouest du boulevard par des aménagements paysagers et l'ajout d'arbres d'alignement. De plus, les aménagements pourront prévoir l'installation de mobilier urbain pour accommoder notamment les usagers du transport collectif.

Le réaménagement du boulevard Crémazie Ouest vise quant à lui à améliorer l'espace accordé aux piétons le long de la limite sud-est du secteur. Il s'inscrit dans la perspective d'un changement de vocation du boulevard à long terme et, notamment, de la relocalisation de la sortie «Saint-Laurent» sur l'autoroute métropolitaine Ouest. Une reconfiguration, plus conviviale pour les piétons, de l'intersection Saint-Laurent – Crémazie fait partie des aménagements envisagés.

Pour sa part, le réaménagement dont fera l'objet le boulevard Saint-Laurent sera établi dans le cadre de la planification détaillée menée pour cet axe par l'arrondissement d'Ahuñtsic-Cartierville.



L'implantation d'une voie cyclable dans l'axe de la rue Legendre

L'implantation d'une voie cyclable dans l'axe de la rue Legendre, au cœur du milieu de vie de la partie sud-est du secteur, permettra d'assurer une desserte cyclable du secteur. Cette voie cyclable se prolongera vers l'est, au-delà du boulevard Saint-Laurent, pour se raccorder éventuellement au tronçon de la Route verte existant en bordure de l'avenue Christophe-Colomb.

L'implantation de mesures de mitigation de la circulation dans le milieu résidentiel

L'implantation de mesures visant à apaiser la circulation et à réduire le trafic de transit dans le sous-secteur résidentiel sera évaluée au cours des prochaines années. Ces mesures, qui pourraient inclure, par exemple, des modifications au sens de la circulation sur certaines rues ou l'aménagement de « dos d'ânes » à proximité d'équipements communautaires, viendraient ainsi s'ajouter à la fermeture partielle du terre-plein central de la rue Chabanel.

Autres éléments de mise en oeuvre

6

Modifications à la réglementation d'urbanisme

La mise en œuvre des orientations d'aménagement sera également appuyée par des ajustements à la réglementation d'urbanisme. L'introduction de règlements sur les Plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) permettra, par exemple, d'assurer un encadrement du développement mieux adapté aux situations particulières, notamment en bordure des corridors autoroutiers.

D'autres mécanismes s'ajouteront pour soutenir la matérialisation du développement souhaité pour le secteur, dont la réalisation d'études complémentaires, afin de définir avec plus de précision les stratégies à privilégier dans le cas d'espaces à requalifier, et l'instauration de programmes. La Ville aura également recours à la négociation avec les propriétaires du secteur et les autres paliers de gouvernement.

Les modifications à la réglementation d'urbanisme permettent d'orienter le développement du secteur à plusieurs niveaux. D'abord, elles traduisent la vocation souhaitée pour les différentes parties du territoire en précisant, entre autres, les usages privilégiés pour les espaces à requalifier. Elles permettent ensuite de contrôler et de moduler l'intensité de l'occupation du sol. Enfin, elles permettent d'exercer une certaine influence sur les caractéristiques et la qualité architecturale des immeubles ou l'aspect de l'affichage.

La révision du cadre réglementaire dans le secteur L'Acadie-Chabanel vise notamment à :

- confirmer la vocation des sous-secteurs les plus dynamiques;
- soutenir la requalification du sous-secteur des Maraîchers et de la partie nord-ouest du secteur (Sauvé-L'Acadie)
- favoriser la consolidation et l'intensification des activités en bordure du boulevard De L'Acadie et à proximité de la gare Chabanel;
- améliorer l'aspect du secteur en s'assurant que ses sites les plus exposés contribuent positivement à son identité visuelle;
- assurer la qualité de l'interface entre les milieux résidentiels et industriels.

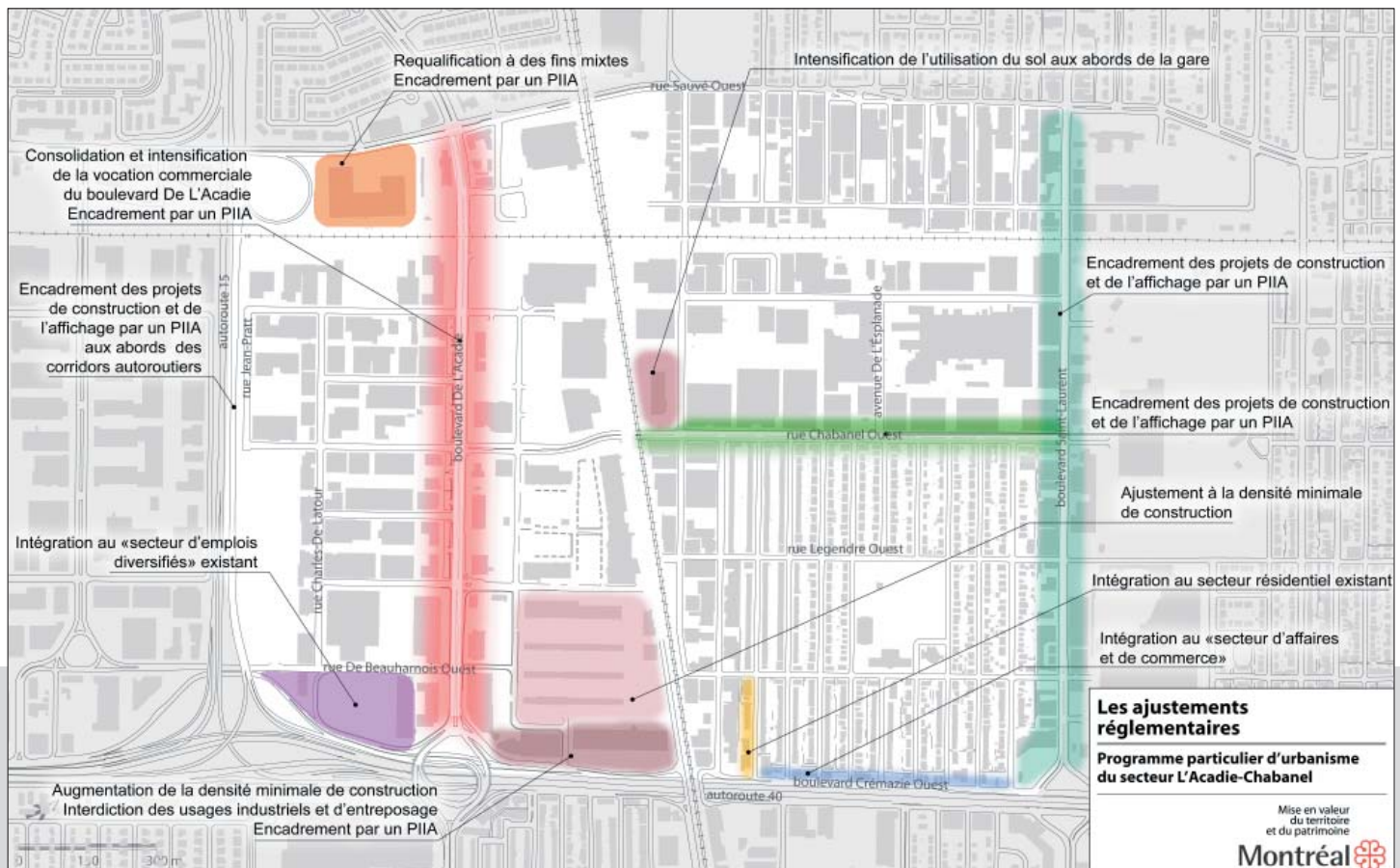
Boulevard De l'Acadie

Le PPU soutient la consolidation et l'intensification de la vocation commerciale du boulevard De l'Acadie. À cette fin, la densité prescrite pour les terrains bordant le boulevard, entre le rond-point L'Acadie et le boulevard Sauvé, est désormais supérieure à celle qui s'applique aux terrains situés en retrait par rapport à celui-ci. Les nouveaux bâtiments érigés en bordure du boulevard De L'Acadie comporteront ainsi un minimum de 2 étages et devront couvrir une portion relativement importante de terrain, et ce, afin d'assurer un bon encadrement bâti du boulevard. Par ailleurs, les usages industriels seront proscrits en bordure immédiate du boulevard et l'implantation de commerces sera permise aux étages.

Les maraîchers

Les usages industriels et l'entreposage se voient désormais interdits dans l'ensemble du sous-secteur du Marché central, c'est-à-dire entre le boulevard De L'Acadie et les voies du Canadien Pacifique. Par ailleurs, une densité de construction minimale plus élevée s'appliquera aux terrains situés en bordure de l'autoroute 40 afin de favoriser la mise en valeur de l'accès au secteur de la rue Querbes. La superficie de plancher d'un bâtiment érigé en bordure de l'autoroute Métropolitaine devra ainsi correspondre au moins à celle du terrain sur lequel ce bâtiment est implanté. Dans le même ordre d'idées, un taux d'implantation moyen ou élevé s'appliquera à ce bâtiment.

La densité minimale de construction autorisée dans le sous-secteur actuellement occupé par les producteurs maraîchers est pour sa part fixée à 0,5 de manière à assurer une augmentation progressive de la densité depuis la première phase du Marché central, au nord de la rue Chabanel, jusqu'aux abords de l'autoroute 40.



Sauvé-L'Acadie

La requalification de la partie nord-ouest du secteur est déjà soutenue par une affectation mixte, laquelle vise à permettre la construction d'immeubles résidentiels. Dans la mesure où le boulevard De L'Acadie est l'axe privilégié pour la consolidation des activités commerciales dans la partie ouest du secteur, la continuité commerciale au niveau du rez-de-chaussée ne devra pas être exigée pour les bâtiments en bordure de la rue Sauvé. Par ailleurs, le redéveloppement de ce sous-secteur sera balisé par des critères établis dans le cadre d'un Plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA).

L'approche par PIIA permet une évaluation plus souple des projets basée sur des critères plutôt que sur des normes. Les projets faisant l'objet d'une demande de permis ou de certificat dans une partie territoire assujettie à un règlement sur les PIIA doivent ainsi faire l'objet d'une évaluation qualitative (architecture, intégration au milieu environnant, contribution au caractère recherché pour un secteur particulier, etc). Un PIIA ne se substitue pas aux normes qui continuent de s'appliquer aux projets mais il constitue une condition supplémentaire pour leur approbation.

Intensification de l'utilisation du sol aux abords de la gare Chabanel

La densité de construction permise est harmonisée pour l'ensemble des terrains bordant le côté nord de la rue Chabanel entre le boulevard Saint-Laurent et les voies du Canadien Pacifique afin, notamment, de favoriser l'intensification de l'utilisation du sol dans le voisinage de la gare Chabanel. La densité de construction autorisée à l'est de la rue Meilleur jusqu'ici correspondait à celle généralement réservée aux milieux à dominante résidentielle. Cette situation est corrigée pour tenir compte à la fois du cadre bâti existant au nord de la rue Chabanel et de la proximité de la gare. Ainsi, un nouveau bâtiment construit en bordure immédiate de la gare et de la rue Chabanel, du côté est des voies du Canadien Pacifique, devra comporter un minimum de six étages.

Sous-secteur Jean-Pratt – Charles-De LaTour

Compte tenu de la vocation industrielle de la partie ouest du secteur et des interventions prévues pour la rendre plus facilement accessible aux camions, des usages industriels pourront s'établir au sud de la rue De Beauharnois à l'ouest du boulevard De L'Acadie, les propriétés situées en bordure immédiate du boulevard De L'Acadie faisant exception. Cette aire se voit ainsi intégrée au « secteur d'emplois diversifiés » existant en bordure de l'autoroute 15 (carte 2.4.1 du Plan d'urbanisme).

Encadrement des constructions et de l’affichage en bordure de la rue Chabanel, des boulevards et des autoroutes 15 et 40

Les constructions et l’affichage en bordure de la rue Chabanel, à l’est des voies du CP, ainsi que des boulevards Saint-Laurent, De L’Acadie et Crémazie Ouest seront soumis à un PIIA afin d’exercer un meilleur contrôle de leur aspect et, ainsi, de s’assurer de leur contribution positive à l’image du secteur. De plus, un PIIA s’appliquera également aux terrains situés en bordure des autoroutes 15 et 40.

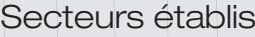
Interfaces entre le sous-secteur résidentiel et les milieux avoisinants

Les lots situés du côté ouest de la rue Verville, au sud de la rue De Beauharnois, sont incorporés au secteur d’affectation résidentielle afin de favoriser leur requalification et d’améliorer l’interface entre les activités industrielles et les résidences. Une partie de ces lots est actuellement occupée par des bâtiments industriels vétustes et une aire de stationnement.

Le PPU favorise également la requalification du boulevard Crémazie Ouest au profit d’un aménagement et d’une vocation davantage compatibles avec la proximité d’un milieu de vie. À cette fin, il prévoit l’encadrement du développement immobilier aux abords du boulevard par un PIIA, la relocalisation éventuelle de la sortie Saint-Laurent et le réaménagement du domaine public. Dans la même veine, les usages industriels seront prohibés en bordure du boulevard à l’est des voies du Canadien Pacifique.

Paramètres réglementaires et autres dispositions applicables au territoire visé par le PPU

Les paramètres de densité et les autres dispositions énoncés dans le cadre du PPU seront traduits dans la réglementation d’urbanisme de l’arrondissement d’Ahuntsic-Cartierville, contribuant ainsi à la mise en œuvre des orientations d’aménagement du secteur L’Acadie-Chabanel. De plus, l’arrondissement ne reconnaîtra pas, dans sa réglementation de zonage, le bâti existant non conforme aux prescriptions du présent PPU.



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

- Le bâti devra comporter un minimum de deux étages en bordure du boulevard De L'Acadie;
- L'implantation de commerces sera permise aux étages;
- Les constructions et l'affichage en bordure du boulevard De L'Acadie seront soumis à un PIIA .

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

- Les constructions et l’affichage en bordure de l’autoroute 15 et du boulevard Crémazie Ouest seront soumis à un PIIA.

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

- Les constructions et l’affichage seront soumis à un PIIA pour les terrains situés en bordure de la rue Chabanel, du boulevard Saint-Laurent et du boulevard Crémazie Ouest.

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

- Les constructions et l’affichage seront soumis à un PIIA pour les terrains situés en bordure de la rue Chabanel et du boulevard Saint-Laurent;
- Des projets résidentiels pourront être évalués selon la procédure de projet particulier de construction, de modification ou d’occupation d’un immeuble. De tels projets devront être accompagnés d’une étude de marché et d’une démonstration de la compatibilité des usages résidentiels projetés avec les autres usages d’un même immeuble et des immeubles environnants.

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

- Les constructions et l’affichage seront soumis à un PIIA en bordure de la rue Chabanel.

- bâti de six à douze étages hors-sol;
- implantation isolée;
- taux d'implantation au sol moyen ou élevé;
- C.O.S. maximal 6,0.

- Les constructions et l’affichage seront soumis à un PIIA en bordure des boulevards Saint-Laurent et Crémazie Ouest.

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

- Les usages industriels et l'entreposage seront interdits;
- Les constructions et l'affichage seront soumis à un PIIA.

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

- Les usages industriels et l'entreposage seront interdits;
- L'implantation de commerces sera permise aux étages;
- Les constructions et l'affichage seront soumis à un PIIA.

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

- La réglementation permettra l'habitation;
- La continuité commerciale ne sera pas exigée au rez-de-chaussée;
- Le développement sera assujéti à un PIIA.

- bâti de un à trois étages hors-sol;
- taux d'implantation au sol faible ou moyen;
- C.O.S. minimal 0,5;
- C.O.S. maximal 4,0.

- Les usages industriels et l'entreposage seront interdits.

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

- Les usages industriels et l'entreposage seront interdits;
- Les constructions et l'affichage seront soumis à un PIIA.



Forte



Faib

Non applicable

01-0

Numéro du secteur



Secteur à transformer ou à construire



Limite d'arrondissement

Montréal 

Autres stratégies

Plusieurs stratégies complémentaires aux interventions sur le domaine public ainsi qu'aux ajustements au cadre réglementaire présentés dans les pages qui précèdent seront mises en œuvre afin de concrétiser les orientations d'aménagement et de soutenir la consolidation du cadre bâti et des activités dans le secteur L'Acadie-Chabanel.

La Ville participera ainsi activement à la recherche d'un site alternatif adéquat pour les producteurs maraîchers établis dans la partie sud du Marché central. Cette démarche constitue un geste préalable à la requalification de ce vaste espace à des fins plus appropriées compte tenu de la qualité de son emplacement et de l'attrait suscité par le Marché central.

Pour sa part, la consolidation des activités sur la rue Chabanel sera appuyée par une démarche visant à optimiser l'aménagement des espaces de stationnement existants. Cette démarche concerne non seulement le stationnement sur rue, mais, et surtout, les aires de stationnement qui bordent le côté nord de la rue Chabanel. La réorganisation de certaines de ces aires (relocalisation des accès, marquage au sol, meilleure organisation de la circulation, etc.) permettra d'accroître l'offre de stationnement au bénéfice, notamment, des travailleurs et des activités du secteur.

De plus, la Ville évalue actuellement la pertinence de mettre sur pied un programme d'aide accessible aux propriétaires d'immeubles de grand gabarit du secteur. Ce programme pourrait éventuellement soutenir la réalisation de travaux visant l'adaptation des espaces intérieurs aux besoins actuels des entreprises et l'amélioration de l'apparence extérieure des bâtiments.

Enfin, une stratégie de remembrement de terrains pourra être mise en œuvre pour le sous-secteur industriel Sauvé-Port Royal afin d'assurer un meilleur arrimage entre la configuration des espaces disponibles et les besoins des entreprises. Par ailleurs, la vocation de certains îlots, notamment dans la partie est du sous-secteur, pourrait éventuellement être revue et permettre, par exemple, d'accueillir des usages résidentiels.

